

**TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE
DE MARSEILLE**

DEUXIEME CHAMBRE CIVILE

JUGEMENT N°

Enrôlement n° : 11/14018

**AFFAIRE : Mme Claudia-Violeta-Olimpia POPESCU veuve POPESCU
George (la SELARL FAVAREL & ASSOCIES)
C/ S.A. LA SOCIETE CMA-CGM (Me Caroline TIMPONE)**

Rapport oral préalablement fait

DÉBATS : A l'audience Publique du 03 Juillet 2015

COMPOSITION DU TRIBUNAL lors des débats

Président : Mme Joëlle CANTON

Greffier : Madame Colette DOMINGUEZ

A l'issue de laquelle, la date du délibéré a été fixée au : 16 Octobre
2015

Les parties ont été avisées que le prononcé public de la décision aura
lieu par mise à disposition au greffe le 16 Octobre 2015

PRONONCE : En audience publique, le 16 Octobre 2015

Par Mme Joëlle CANTON, Juge

Assistée de Madame Colette DOMINGUEZ, Greffier

NATURE DU JUGEMENT

contradictoire et en premier ressort

NOM DES PARTIES

DEMANDEURS

Madame Claudia-Violeta-Olimpia POPESCU veuve POPESCU George, de nationalité roumaine, née le 27 mai 1971 à CONSTANTA, demeurant N° 11 Dragos-Voda str bl.A sc.a et.2 ap 2 CONSTANTA - ROUMANIE, agissant en tant que veuve de monsieur POPESCU George, en son nom propre et pour le compte de :

mademoiselle POPESCU Bianca-Maria, de nationalité roumaine, née le 19 octobre 1998 à CONSTANTA, demeurant N° 11 Dragos-Voda str bl.A sc.a et.2 ap 2 CONSTANTA - ROUMANIE, enfant mineur, fille de monsieur George POPESCU et POPESCU Claudia-Violeta-Olimpia ;.

Monsieur POPESCU Mario-Ioan, de nationalité roumaine, né le 6 janvier 1993 à CONSTANTA, demeurant N° 11 Dragos-Voda str bl.A sc.a et.2 ap 2 CONSTANTA - ROUMANIE, agissant en son nom propre en tant que fils de monsieur George POPESCU et POPESCU Claudia-Violeta-Olimpia ;.

Monsieur Nicolae POPESCU, de nationalité roumaine, né le 13 août 1962 à CONSTANTA, demeurant N° 22 street romana CONSTANTA - ROUMANIE, frère de monsieur POPESCU George, agissant en son nom propre en tant qu'ayant-droit de monsieur POPESCU George.

Madame Daniela URSULESCU, de nationalité roumaine, née le 22 août 1964 à CONSTANTA, demeurant street Ion Adam CONSTANTA - ROUMANIE, soeur de monsieur POPESCU George, agissant en son nom propre en tant qu'ayant-droit de monsieur POPESCU George

tous représentés par Maître Béatrice FAVAREL de la SELARL FAVAREL & ASSOCIES, avocats au barreau de MARSEILLE.

C O N T R E

DEFENDERESSE

LA SOCIETE CMA-CGM, immatriculée au RCS de MARSEILLE sous le N° B 562 024 422, dont le siège social est sis 4 Quai d'Arenc - 13002 MARSEILLE, agissant par l'intermédiaire de son représentant légal domicilié en cette qualité audit siège.

représentée par Me Caroline TIMPONE, avocat postulant au barreau de MARSEILLE et Me CREVEL Laurence, de la SELAS COTTY VIVANT & LAUZERAL, avocat plaidant au barreau de PARIS.

EXPOSÉ DU LITIGE

Monsieur George POPESCU, né le 9 avril 1969, est décédé des suites d'un accident survenu le 24 mai 2007, à bord d'un navire appartenant à la société CMA-CGM.

Alors qu'en qualité de timonier, il participait à une manoeuvre d'appareillage à bord du navire CMA CGM Rigoletto, à Port Kelang en Malaisie, il a été fauché par une aussière et projeté contre un mât. Il est décédé dans les heures qui ont suivi l'accident.

Sa veuve et ses deux enfants ont obtenu une indemnisation de leur préjudice versée par la société North of England assureur à hauteur de 115 500 dollars US en octobre 2007 (82 500 \$ pour la veuve et 16 500 \$ pour chacun des enfants), sans pour autant avoir signé de transaction.

Le 5 novembre 2009, la cour de Floride a rendu une décision d'incompétence territoriale. Par décision du 24 juin 2010, la cour d'appel des Etats Unis a confirmé la décision d'incompétence territoriale de la juridiction américaine.

Le 14 octobre 2011, le classement sans suite par le Procureur de Constanta de la plainte pénale déposée en Roumanie a été confirmé par la Cour de Constanta.

Par ordonnance sur requête en date du 19 juillet 2011, le président du tribunal de commerce de Salon-de-Provence a ordonné la saisie conservatoire du navire "La Traviata" pour la somme de 220 000 euros. Afin d'éviter la saisie, une lettre de garantie a été émise par l'assureur P&I North of England d'un même montant.

Par acte d'huissier de justice en date du 28 octobre 2011, madame Claudia-Violeta POPESCU veuve de monsieur Gorges POPESCU en son nom et celui de leurs deux enfants mineurs, monsieur Nicolae POPESCU et mademoiselle Daniela POPESCU frère et soeur de Gorges POPESCU ont fait assigner la société CMA - CGM afin d'obtenir réparation du préjudice subi.

Madame Claudia-Violeta-Olimpia POPESCU en son nom et en qualité de représentant légale de sa fille Bianca-Maria, et de son fils Mario-Joan POPESCU enfants de monsieur George POPESCU, ainsi que monsieur Nicolae POPESCU et mademoiselle Daniela ORSULESCU, selon conclusions notifiées le 30 janvier 2015 auxquelles il est expressément référé pour un exposé complet de leurs prétentions et moyens, sur le fondement notamment des articles 1382 à 1384 du code civil, demandent, avec exécution provisoire, que la société CMA - CGM soit jugée civilement responsable du dommage subi, tenue de réparer leur entier préjudice et condamnée à verser :

- la somme totale de 126 500 euros au titre du préjudice moral en complément de l'indemnisation déjà versée en 2008, soit :
 - 76 500 euros pour le préjudice moral de la veuve,
 - 12 500 euros pour le préjudice moral de chacun des enfants âgés respectivement de 9 et 14 ans,
 - 12 500 euros pour le préjudice moral subi par le frère et la soeur du marin décédé,

- la somme de 193 439,45 euros au titre du préjudice matériel et patrimonial, en complément de l'indemnisation versée par le défendeur en 2008.

Ils demandent que ces sommes portent intérêt au taux légal à compter de la date du décès de monsieur POPESCU.

Ils demandent enfin la condamnation de la société CMA-CGM à leur payer la somme de 10 0000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile, outre les dépens.

Ils demandent que la loi française soit appliquée en tant que loi du pavillon du navire et sur le fond, de juger la CMA CGM responsable en tant que gardien du navire et en tant qu'exploitant du navire dont elle devait assurer la sécurité.

Ils soutiennent que la CMA CGM a commis une faute qui a causé l'accident en ne respectant pas les normes de sécurité édictées par les textes en vigueur caractérisée par un défaut d'encadrement des marins et laisser aller des officiers à l'égard de fausses manoeuvres relatives à la manipulation des bornes (bonhommes ou tourets de travail) permettant d'amarrer les aussières.

Ils en veulent pour preuve la modification intervenue depuis du matériel d'amarrage pour faire obstacle à une pratique très répandue à savoir le simple enroulage de l'aussière sur la corne du bonhomme.

La manoeuvre fatale était la première effectuée par monsieur POPESCU à bord. Il s'agit d'un accident du travail. La CMA-CGM est armateur et exploitant du navire et en cette qualité a une obligation de sécurité à bord qui ne se délègue pas et qui est une obligation de résultat. Elle doit être considérée comme employeur de monsieur POPESCU.

Un officier était aux commandes du treuil et responsable de la sécurité des hommes. Monsieur Jiga était l'officier de liaison entre l'équipe de la plage avant et le capitaine qui doit coordonner la manoeuvre avec l'équipe de la plage arrière et de la passerelle.

Monsieur POPESCU n'a pris aucune décision dans la manipulation de l'aussière, mais a simplement envoyé la première amarre sous les ordres de l'officier en charge de la manoeuvre avant. Personnel d'appui, il n'avait aucune responsabilité d'encadrement.

L'absence de moyen de communication entre monsieur Jiga et les deux marins Popescu et Lacatsu a participé à l'accident. Les marins auraient du être prévenus que, du fait d'un emmêlement des amarres, une traction de l'aussière allait être opérée afin qu'ils puissent se mettre à l'abri et se placer hors la zone de fouettage.

Ils soutiennent que monsieur POPESCU était placé au moment de l'accident à un endroit qui n'était pas interdit. Le guide d'exploitation du 15 septembre 2006 recommande, dans la mesure du possible, de se tenir hors de zone de fouettage des aussières mais ne l'interdit pas.

Monsieur POPESCU n'a pas bénéficié d'un temps de repos suffisant avant d'être assigné au poste de surveillance de 00h à 04h et de

12h à 16h. Il a embarqué le 24 mai 2007 au matin et a effectué son premier quart de midi à 16 heures.

Il n'a pas été suffisamment familiarisé avec le navire et les dispositions de sécurité à bord : le formulaire attestant de son information n'a pas été signé et le délai de 72 heures avant de poster les nouveaux arrivants à la manoeuvre n'a pas été respecté.

Ces fiches de familiarisation ne comprennent pas d'information spécifique sur les procédures d'amarrage.

Il résulte du rapport Desmarais (pages 2 et 3) que la procédure litigieuse soit le fait de faire passer l'aussière non autour du bonhomme pour atteindre le touret de travail, mais par le guide (ou corne ou garde fou) du bonhomme pour atteindre directement le touret de stockage avait été utilisée antérieurement à l'accident.

Il ne peut être soutenu que monsieur POPESCU aurait eu la garde de la chose, soit de l'aussière : la CMA-CGM n'en rapporte pas la preuve. Le timonier n'avait pas l'usage, la direction et le contrôle de l'aussière qui est un élément du navire et non un élément détachable.

Les instructions de manoeuvre ont été modifiées depuis l'accident, et comprend un nouveau paragraphe de "pratiques interdites", ce qui démontre les lacunes dans la rédaction initiale du guide. Le guide d'exploitation du navire énonce clairement que l'officier de manoeuvre est responsable de l'utilisation des équipements de manoeuvre conformément aux instructions des fabricants, aux pratiques de sécurité usuelles.

Il appartenait à l'officier de manoeuvre sous les ordres duquel sont toutes les manoeuvres effectuées par le matelot, d'intervenir si le matelot n'appliquait pas la procédure appropriée. Monsieur Jiga officier responsable de la manoeuvre et à la commande du treuil s'est arrêté de hisser l'amarre seulement quand il a vu les matelots tombés sur le pont.

La faute de la CGM-CMA est inexcusable en ce qu'elle n'a pas pris toutes les mesures de prévention et d'action, l'officier n'a pas suffisamment surveillé la manoeuvre et les pratiques étaient insuffisamment précises.

La défenderesse ne rapporte pas la preuve d'un fait étranger ou cas de force majeure : la manoeuvre litigieuse était parfaitement prévisible car d'un usage répandu et malheureusement admis pour gagner du temps.

Le rapport d'expertise Desmarais a été établi par l'expert de l'assureur du risque décès de l'armateur, quinze jours après l'accident. Sont également produits le rapport de mer du capitaine et quatre témoignages de préposés de l'armateur. Aucun rapport d'expertise judiciaire ou d'enquête de police n'a été établi.

Sur les préjudices, ils soutiennent que l'indemnisation habituelle en d'accident du travail non fautif doit être augmentée en l'état d'une faute de l'employeur. Ils rappellent que la CMA-CGM a nié, pendant une période, l'existence de tout lien de droit avec la victime.

Monsieur POPESCU subvenait seul aux besoins de sa famille, madame POPESCU étant déclarée inapte définitivement à l'occupation d'un emploi car souffrant d'hyperthyroïdisme et de toxicoses. Le salaire de l'époux était de 1 444 dollars US soit 1 000 euros par mois. Les dépenses personnelles de la victime peuvent être fixées à 10% de cette somme, les marins étant nourris, blanchis, et logés. La perte de ressources annuelles est de 10 800 euros, répartis en 62% pour le conjoint et 19% pour chacun des enfants, capitalisées selon le prix de l'euro de rente.

La société CMA - CGM, selon les termes de ses conclusions notifiées le 23 octobre 2014 auxquelles il est référé pour un exposé complet de ses prétentions et moyens, conclut au principal au débouté des demandes adverses, en l'état de son absence de responsabilité sur le fondement des articles 1382, 1383 et 1384 du code civil, et d'une faute de monsieur POPESCU qui est la cause exclusive du dommage.

A titre subsidiaire, elle demande que le droit à indemnisation de la veuve et des enfants soit réduit en proportion de la faute de la victime qui a concouru à la réalisation de son dommage, et qu'en soit déduite la somme déjà versée de 115 500 USD. Elle conclut au rejet des demandes en indemnisation du frère et de la soeur de monsieur POPESCU.

En tout état de cause, elle conclut au rejet de la demande au titre des frais irrépétibles et à la condamnation des demandeurs à lui verser la somme de 10 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

Elle soutient que monsieur POPESCU était un marin expérimenté engagé pour une mission temporaire à bord du navire le CMA CGM Rigoletto. Il a embarqué à 23h05 et a pris son premier quart de midi à 16 heures après avoir bénéficié de repos. A 21h48, il a participé à la manoeuvre d'appareillage du navire, opération courante sur un navire de commerce. La manipulation simultanée de plusieurs aussières est rendue possible par la disposition de treuils sur la plage de manoeuvre.

Le lieutenant Jiga était à la commande du treuil, le maître d'équipage Fontaine à la surveillance du largage de la deuxième garde, le timonier Virlan au treuil M3 pour terminer de rentrer la première garde et le timonier Popescu et le matelot Lacatasu au treuil W2.

Le timonier Popescu et le matelot Lacatasu devaient enrôler l'aussière d'abord sur le petit touret, puis sur le grand touret de stockage. Pour ce faire, l'aussière devait être passée autour du bonhomme. Cependant, monsieur Popescu a enrôlé l'aussière directement sur le grand touret : pour ce faire il a demandé au matelot Lacatasu de poser son pied sur l'aussière à mi-chemin entre le chaumard et le bonhomme pour éviter qu'elle ne file, a retiré l'aussière du bonhomme pour la passer par le guide du bonhomme et atteindre plus facilement le grand touret. Il a fait contrepoids pour guider l'enroulage autour du touret et s'est placé sans la zone de fouettage de l'aussière. Deux tours de treuil ont été effectués dans encombre, mais quand l'aussière coincée sur le bollard s'est tendue, et en deux à trois secondes, elle a provoqué la déformation

du guide. L'aussière a alors ripé et heurté violemment messieurs Popescu et Lacatasu. Ils ont été projetés en arrière. Le lieutenant Jiga a informé immédiatement la passerelle de l'accident à 21h52 et les secours immédiatement appelés. Une équipe de secours malaisienne est arrivée à 22h évacuant monsieur Popescu à 22h20, qui malheureusement est décédé à l'hôpital à 2h15.

Un rapport de l'accident a été dressé par la police malaisienne. Son assureur, la société P&I North of England, a diligenté une expertise confiée à monsieur DESMARAIS qui a rendu son rapport le 19 juin 2007. Il constatait que la procédure de manipulation des aussières pourtant expressément explicitée dans le guide d'exploitation du navire n'avait pas été respectée par monsieur POPESCU ce qui avait entraîné l'accident.

Elle soutient que monsieur POPESCU s'est affranchi des règles applicables à la manoeuvre qu'il connaissait et a commis plusieurs fautes graves qui lui ont coûté la vie et mis en danger celle du matelot qui l'assistait.

L'indemnité décès prévue au contrat d'engagement de la victime quelle que soit la cause du décès, a été versée le 15 octobre 2007 pour un montant de 115 500 dollars américains.

Elle soutient qu'aucun plafond minimum d'indemnisation n'est applicable en l'état de la loi applicable soit l'article 25 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005, la Roumanie étant un état de l'UE depuis janvier 2007.

Elle soutient n'avoir commis aucune faute susceptible d'engager sa responsabilité sur le fondement des articles 1382 et 1383 du code civil

Elle explique qu'aucun contrat de travail n'a existé entre elle et la victime qui a été mis à disposition par une entreprise de travail maritime la société ARPINAV via la société Eastern Ship Management. L'indemnisation qui a été versée à la veuve et aux enfants du marin, résulte de l'application de l'accord JNB IBF applicable à tous les marins servant à bord de tout navire appartenant et exploité par CMA CGM, que la société ait conclu un contrat de travail individuel avec le marin ou non.

Les demandeurs ont charge de la preuve de la faute et du lien de causalité avec le dommage. Or l'obligation de sécurité sur laquelle ils se fondent est celle de l'employeur à l'égard de son salarié et est ici inapplicable.

Elle appelle l'attention du tribunal sur la traduction précise du rapport DESMARAIS.

Elle reconnaît que l'armateur est responsable des conditions de travail et de vie à bord (L 5621-1 du code des transports).

Elle soutient que si la supervision des manoeuvres d'appareillage impliquant plusieurs aussières était de la responsabilité du lieutenant et du maître d'équipage, il incombait bien à monsieur POPESCU de diriger l'aussière via le treuil W2 et de l'enrouler sur le touret de travail, puis dans un second temps sur le touret de stockage. Le lieutenant Jiga à la commande du treuil ne pouvait voir monsieur POPESCU situé à une vingtaine de mètres en permanence pour s'assurer que celui-ci respectait bien les prescriptions du guide d'exploitation. La manipulation incorrecte

de l'aussière a eu lieu après le début des opérations alors que monsieur Jiga s'était éloigné des différents postes de manoeuvre. Depuis la commande du treuil, il ne pouvait voir, vu la distance, si l'aussière était passée correctement autour du bonhomme ou passée par le guide du bonhomme. Il est bien intervenu pour stopper la manoeuvre dès qu'il a vu monsieur POPESCU à terre. Celui-ci n'aurait pas été fouetté par l'aussière si elle avait été correctement enroulée.

Elle conteste l'existence de problème de communication : le lieutenant JIGA voyait les différents postes de manoeuvre, la communication par geste était suffisante pour une telle manoeuvre.

Aucune faute d'encadrement ou faute d'un des préposés n'est caractérisée.

Elle conteste l'absence de repos de la victime avant l'accident : il n'a pas effectué le quart de travail de minuit à 4 heures initialement prévu, et a pu se reposer jusqu'à son quart de midi.

Monsieur POPESCU était un marin expérimenté qui avait déjà occupé les fonctions de timonier sur cinq autres navires de la société CMA CGM entre 2004 et 2007 pour une durée totale de 19 mois, dont deux présentant les mêmes caractéristiques que le CMA CGM Rigoletto. Il était donc totalement familier des manoeuvres d'amarrage comme du matériel. La Convention STWC préconise une procédure de familiarisation et indique que chaque marin a la responsabilité de se familiariser avec l'environnement de travail du navire. Le fait qu'il n'a pas signé le formulaire de familiarisation ne traduit pas une méconnaissance des règles et procédures à bord car il disposait de 72 heures pour le signer.

Elle conteste tout problème de sécurité à bord et en veut pour preuve les contrôles dont il avait fait l'objet le 20 mai 2007. Elle justifie que monsieur POPESCU parlait très bien français comme les autres marins présents à bord.

Elle soutient que les règles de sécurité n'ont pas été modifiées après l'accident mais précisées, l'interdiction étant explicitement mentionnée d'utiliser la corne du bonhomme comme renvoi d'amarre dans un but d'atteindre directement le touret de stockage.

Elle soutient n'avoir commis aucune faute susceptible d'engager sa responsabilité sur le fondement de l'article 1384 al 1 du code civil. En se plaçant en dehors des consignes relatives aux opérations d'appareillage, monsieur POPESCU s'est nécessairement approprié la garde de l'aussière.

En tout état de cause, monsieur POPESCU a commis une faute qui a été la cause directe et exclusive de la production de son dommage, ce qui exclut l'indemnisation des demandeurs. Alors qu'il dirigeait l'opération d'enroulage de l'aussière, et que l'aussière était initialement correctement positionnée, il a pris la décision au cours de la manoeuvre de passer l'aussière autour du guide, en le détournant ainsi de sa finalité pour enrouler directement l'aussière sur le grand touret, sans passer par l'étape d'enroulement autour du petit touret. Il a ainsi pris un risque impliquant également le matelot qui l'assistait, par l'adoption d'une

pratique interdite. Il a commis une autre faute en se plaçant dans la zone de fouettage de l'aussière, interdite aux marins durant la manoeuvre. Il a commis d'autres fautes en demandant à monsieur Lacatasu de poser le pied sur l'aussière puis de guider l'aussière avec ses mains, et en usant de son corps comme contrepoids.

Les décisions de non lieu à poursuites des autorités judiciaires roumaines confirment que les erreurs de la victime, ayant ignoré les exigences de sécurité au travail, sont la cause directe de l'accident.

Subsidiairement, sur l'évaluation des préjudices, elle demande que l'indemnisation soit réduite compte tenu de la faute de la victime et de l'indemnisation déjà intervenue

Elle conclut au rejet des demandes du frère et de la soeur du défunt n'apportant pas d'élément justifiant des liens affectifs étroits qui les unissaient à leur frère.

La somme maximale qui pourrait être attribuée à la veuve et aux enfants au titre du préjudice moral serait de 17 000 euros chacun, à réduire du fait de la faute de la victime.

Elle retient au vu de l'absence de pièces justificatives, à un revenu annuel global du ménage de 4 000 euros. La part personnelle de monsieur POPESCU sera de 20%. La perte annuelle patrimoniale doit ensuite être partagée entre le conjoint 55% (1 760 euros) et les enfants 7,5% chacun (240 euros). L'indice de rente à retenir pour la capitalisation, doit être limité à 25 ans pour les enfants.

Aucun intérêt de retard ne peut lui être réclamé, puisque c'est la demanderesse qui a décidé de saisir des juridictions américaines incompétentes puis roumaines.

L'instruction a été clôturée, par ordonnance en date du 20 février 2015, et l'affaire renvoyée pour être plaidée à l'audience du 3 juillet 2015.

Après débats à l'audience du 3 juillet 2015, la décision a été mise en délibéré pour être rendue, par mise à disposition au greffe, le 16 octobre 2015.

MOTIFS

Les aussières sont enroulées en utilisant des treuils automatiques actionnant des tourets. Les aussières utilisées pour l'amarrage du navire sont hissées par l'action de ces treuils : avant de s'enrouler sur le touret, l'aussière passe par le bonhomme qui la renvoie vers le touret. Le bonhomme est équipé d'un guide (ou corne) qui est une tige de métal permettant de guider le passage de l'aussière autour du bonhomme.

Il est constant que l'accident s'est produit parce que l'aussière a été passée autour du guide du bonhomme, et que ce dernier s'est déformé sous la tension de l'aussière qui a alors été libérée violemment et a fouetté les marins.

Sur la responsabilité de la société CMA - CGM et le droit à indemnisation de la victime

En application des dispositions de l'article 1384 al. 1 du code civil, on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde.

La qualité de gardien responsable implique un pouvoir d'usage, de direction et de contrôle.

En l'espèce, l'armateur et exploitant du bateau est gardien du navire.

Monsieur POPESCU manipulait l'aussière dans le cadre de ses fonctions de timonier, sous les ordres du lieutenant JIGA.

Il était chargé de veiller à l'enroulage de l'aussière autour du touret. Le fait qu'il a usé d'une mauvaise pratique pour y parvenir ne permet pas de soutenir qu'il aurait détourné l'aussière de son usage puisqu'il poursuivait le but de l'enroulement de l'aussière autour du touret.

De plus, il ne maîtrisait pas la tension ou le relâchement de l'aussière réalisée par le treuil commandé par le lieutenant JIGA.

Dès lors, il ne peut être retenu qu'il était gardien de l'aussière au moment de l'accident.

Il est constant que l'accident a pour cause le fait que le guide ou corne du bonhomme autour duquel passait l'aussière s'est déformé sous la tension de l'aussière, contrôlée par le lieutenant JIGA, libérant cette dernière qui a fauché monsieur POPESCU, placé à proximité, le projetant contre le mât.

La société CMA-CGM a bien qualité de gardien du navire et de ses accessoires et sa responsabilité dans l'accident est engagée sur ce fondement.

Sur la faute de la victime ou la force majeure

Le gardien ne peut être totalement exonéré de sa responsabilité qu'en prouvant que la faute de la victime dont il se prévaut présente les caractéristiques de la force majeure. La faute de la victime qui a participé à la production du dommage peut réduire partiellement son droit à indemnisation.

En l'espèce, il est reproché à monsieur POPESCU d'avoir fait passer l'aussière du bonhomme au guide.

Cela repose uniquement sur le témoignage de monsieur Alexandru LACATUSU le lendemain de l'accident. Il déclare : *"L'officier de manoeuvre avant M JIGA ayant déviré la pointe du petit touret pour lui donner du mou et la sortir du petit touret, M POPESCU m'a ordonné de*

poser mon pied sur l'aussière. Il a alors retiré le tour de l'aussière du bonhomme pour la poser autour du garde-fou."

Cela est insuffisant à établir que monsieur POPESCU aurait pris l'initiative de cette manoeuvre ou qu'il l'aurait décidée à l'insu du lieutenant JIGA.

Le guide d'exploitation du navire du 15/09/06 indique que "l'officier de manoeuvre est responsable de l'utilisation des équipements de manoeuvre conformément aux instructions des fabricants, aux pratiques de sécurité usuelles et au guide ci-dessous. Tout manque aux conditions de sécurité sera immédiatement rapporté au Second Capitaine ou au Commandant".

Monsieur JIGA est l'officier qui avait le contrôle du treuil, qui tendait ou relâchait la tension de l'aussière. Il n'aurait dû pouvoir le faire qu'après s'être assuré que les conditions de la manoeuvre étaient réunies et notamment que l'aussière était correctement positionnée conformément au guide d'exploitation et les marins hors zone de danger.

Monsieur JIGA ne dit rien du contrôle qu'il a effectué ou non sur la position de l'aussière et des marins.

La CMA-CGM soutient que monsieur JIGA avait une visibilité sur les équipes mais que cette visibilité ne pouvait être permanente.

Monsieur DESMARAIS précise en page 3 de sa note technique du 5 février 2014, que *"le lien d'autorité entre l'officier et le timonier n'implique pas que l'officier ait un visuel permanent sur les quatre personnes réparties sur la place de manoeuvre : c'est humainement impossible"*.

Monsieur JIGA, lors de cette manoeuvre, manipule deux treuils et deux amarres en même temps.

Le schéma du pont produit permet de constater que le poste de commande des deux treuils se situe à proximité des tourets et bonhomme de tribord mais à 20 mètres de ceux de bâbord.

Il en résulte que c'est parce qu'il est prévu de remonter en même temps deux aussières, depuis un poste de commande des treuils situé à 20 mètres d'une des équipes à la manoeuvre, que l'officier qui commande la manoeuvre et contrôle la tension des aussières ne peut contrôler visuellement la manoeuvre à bâbord.

Aucune justification technique n'est apportée au fait d'actionner les deux treuils simultanément et de placer la commande des treuils à un endroit où celui qui l'actionne n'a pas de visibilité permanente sur la manoeuvre.

Monsieur DESMARAIS dans sa note technique du 5 février 2014 indique que la manoeuvre simultanée de plusieurs amarres n'est pas prohibée, est une opération courante et usuelle, rendue possible par la disposition des treuils sur les places de manoeuvre.

Force est de constater que cette organisation des manoeuvres d'appareillage a participé à la production de l'accident en ce qu'elle a gêné le contrôle que devait exercer l'officier commandant la manoeuvre.

Il résulte notamment du rapport de monsieur DESMARAIS qui a relevé des traces d'éclats de peinture sur le guide du bonhomme, que cette pratique était habituelle.

Cette pratique était à l'époque de l'accident interdite par le règlement applicable. En effet, selon le guide d'exploitation du navire en date du 15 septembre 2006, produit : *"Il est interdit d'utiliser la corne du bonhomme comme renvoi d'amarre dans le but d'atteindre directement le touret de stockage. Il faut dans ce cas virer l'aussière entièrement sur le touret de travail en utilisant le chemin d'appui normal du bonhomme puis lorsque toute l'aussière est à borde et qu'il n'y a plus aucune tension parasite dessus, on devire le touret de travail puis on range l'aussière sur le touret de stockage."*

La version ultérieure du guide d'exploitation du 30/10/07 indique que les cornes ont été remplacées sur Le CMA-CGM Rigoletto par un dispositif qui ne permet plus la fausse manoeuvre mais assure quand même le maintien de l'aussière lorsque celle-ci est molle.

Cette pratique "interdite" remplissait en effet une fonction : monsieur DESMARAIS explique qu'elle permettait d'avoir un angle satisfaisant entre le bonhomme et le touret de stockage, et faisait donc gagner du temps aux membres de l'équipage leur permettant d'enrouler directement l'aussière sur le touret de stockage sans passer préalablement par un enroulement sur le touret de travail.

Le nouveau guide d'exploitation du 30/10/07 continue à interdire cette pratique mais propose tout de même une solution alternative. L'interdiction précédente est rappelée dans les mêmes termes. Il est cependant ajouté la mention suivante : *"Faire une demi-clé sur le bonhomme avec l'aussière que l'on rentre permet également d'obtenir de manière sécurisée le même résultat que celui escompté par la mauvaise pratique ci-dessus"*.

En l'état, il est impossible que le lieutenant JIGA ait ignoré le recours à cette pratique : en admettant qu'il n'ait pas pu voir depuis le poste de commande des treuils, que l'aussière était positionnée autour du guide du bonhomme, il ne pouvait ignorer que l'aussière était hissée sur le touret de stockage et non sur le touret de travail. Et comme la position du bonhomme est adaptée à l'utilisation du touret de travail mais ne permet pas un angle satisfaisant pour enrouler l'aussière autour du touret de stockage, il ne pouvait qu'en inférer la mauvaise position de l'aussière.

Le matelot et le timonier ne sont que des exécutants et il appartient à leurs supérieurs de vérifier que les règlements sont bien respectés.

Il est établi notamment par le rapport de monsieur DESMARAIS que cette pratique avait déjà été utilisée sur ce navire. Il faut donc en

conclure à une défaillance dans la vérification des conditions de sécurité par les officiers.

Il est donc prouvé que monsieur POPESCU a participé activement à une manoeuvre interdite, sans qu'il soit prouvé que cela aurait résulté de sa seule initiative, alors qu'il est établi en revanche que cette pratique avait déjà été utilisée sur ce navire sans qu'aucune mesure fut prise pour pallier à ce manquement aux conditions de sécurité, et que la responsabilité de l'officier de manoeuvre est engagée pour avoir actionné le treuil alors que l'aussière était mal positionnée.

En conséquence, la faute de la victime ne réduira son droit à indemnisation que de 10%.

Il n'est pas établi que monsieur POPESCU n'aurait pas pu disposer d'un temps de repos suffisant avant d'effectuer la manoeuvre qui lui a été fatale. Ayant déjà travaillé à bord de navires identiques, le fait qu'il n'avait pas encore signé le document attestant de sa familiarisation avec les règles en vigueur, alors qu'il était à bord depuis moins de 72 heures, ne permet pas d'en inférer qu'il ne les connaissait pas.

Aucune faute de positionnement du marin dans la zone de fouettage ne peut être retenue. Le guide d'utilisation définit les zones de fouettage dans les cas où l'aussière est correctement passée autour du bonhomme et non lorsqu'elle est passée par le guide puisque par définition cette pratique est interdite. Lorsque l'aussière est passée correctement autour du bonhomme, la zone de fouettage est différente et concerne le périmètre pouvant être balayé par une aussière qui a cassé.

La position occupée par monsieur POPESCU et LACATUSU n'est devenue dangereuse que du fait que le guide du bonhomme, au contraire du bonhomme, n'a pas retenu l'aussière mise sous tension. L'aussière n'a pas rompu mais, n'étant plus renvoyée par le bonhomme, s'est violemment tendue sur le pont balayant l'endroit où étaient placés les marins.

Sur le préjudice

La veuve et les enfants ont obtenu une indemnisation de leur préjudice à hauteur de 115 500 dollars US, somme versée par la société North of England assureur en octobre 2007.

Sur le préjudice moral

Le préjudice moral subi par l'épouse et les enfants, ainsi que celui subi par les membres de la fratrie est direct, certain et personnel. Il n'est pas justifié que le frère et la soeur de monsieur POPESCU auraient vécu sous le même toit que lui.

Le préjudice moral de madame POPESCU sera fixé à 25 000 euros, celui de chacun des enfants à 25 000 euros, celui de son frère et de sa soeur à 8 000 euros chacun.

La faute de monsieur POPESCU ayant contribué à la production de son dommage conduit à réduire son droit à indemnisation de 10%.

Dès lors, après réduction du droit à indemnisation de 10%, le préjudice moral de madame POPESCU est de 22 500 euros, celui de chacun des enfants de 22 500 euros, celui du frère et de la soeur de 7 200 euros chacun.

Sur le préjudice patrimonial

L'existence d'un préjudice économique résultant de la perte des revenus d'un proche décédé implique soit une communauté de vie économique avec celui-ci soit l'octroi par le défunt d'une aide financière régulière.

En l'état d'une communauté de vie entre les victimes indirectes que sont l'épouse et les jeunes enfants et le défunt, il convient de calculer le préjudice économique qu'ils subissent du fait du décès du chef de famille.

Les revenus professionnels de l'année de référence de monsieur POPESCU sont justifiés à hauteur de 1000 euros (1444 USD) par mois en mer.

Les demandeurs sollicitent que le revenu annuel soit fixé à 12 mois de travail en mer, alors que la CMA-CGM propose de retenir 4 mois de travail en mer par an.

Il peut être retenu qu'un emploi dans la marine marchande conduit à alterner des périodes de congés équivalentes aux périodes d'embarquement. La pièce n° 5 du défendeur permet en effet de constater que monsieur POPESCU a travaillé 6 mois par an sur des navires de la CMA -CGM, depuis le 14/08/2004.

Dès lors, le revenu professionnel de l'année de référence sera fixé à 6 000 euros, correspondant à 6 mois de travail en mer.

Madame POPESCU n'exerçait pas d'activité professionnelle avant le décès de son époux, et soutient être inapte au travail. Elle produit à l'appui des certificats médicaux.

La part du revenu familial consommée par le défunt est de 20%, soit 1 200 euros par an.

Le préjudice viager du foyer est de 149 692,80 euros [4 800 € x 31.186 (€ de rente viagère du barème de la gazette du Palais de 2013 pour un homme de 38 ans)].

La part du chef de famille survivant sera fixée à 60%, la part des enfants à 20% chacun.

Le préjudice temporaire des enfants est, en considérant qu'ils poursuivront leurs études jusqu'à 25 ans, et en leur attribuant 20% chacun du préjudice annuel du foyer, sera ainsi fixé :

- pour le fils 9 810,24 euros [960 € x 10.219 (€ de rente limitée à 25 ans selon barème de la gazette du Palais de 2013 pour un garçon de 14 ans) ;
- pour la fille 13 884,48 euros [960 € x 14.463 (€ de rente limitée à 25 ans selon barème de la gazette du Palais de 2013 pour une fille de 9 ans).

Le préjudice économique de la veuve est de 125 998,08 euros [149 692,80 euros - (9 810,24 euros + 13 884,48 euros)].

La faute de monsieur POPESCU ayant contribué à la production de son dommage conduit à réduire le droit à indemnisation des victimes indirectes de 10%.

Dès lors, après réduction du droit à indemnisation de 10%, le préjudice économique de madame POPESCU est de 113 398,27 euros, celui de son fils est de 8 829,22 euros et celui de sa fille est de 12 496,03 euros.

Sur la déduction des sommes déjà versées

Si les victimes ont droit à la réparation de leurs préjudices, elles ne peuvent être indemnisées au delà du préjudice.

Des sommes réparant le préjudice moral et économique, doivent donc être déduites les sommes déjà reçues en réparation des préjudices résultant du décès de monsieur George POPESCU, soit 115 500 dollars US en octobre 2007, soit 81 493 euros au cours du change en octobre 2007 (82 500 \$ pour la veuve et 16 500 \$ pour chacun des enfants).

Madame POPESCU dont le préjudice moral a été fixé à 22 500 euros et le préjudice économique à 113 398,27 euros, a reçu la somme de 58 209 euros en octobre 2007. Il lui reste dû la somme de **77 689,27 euros**.

Bianca Maria POPESCU sa fille dont le préjudice moral a été fixé à 22 500 euros et le préjudice économique à 12 496,03 euros, a reçu la somme de 11 642 euros en octobre 2007. Il lui reste dû la somme de **23 354,03 euros**.

Mario Joan POPESCU son fils dont le préjudice moral a été fixé à 22 500 euros et le préjudice économique à 8 829,22 euros, a reçu la somme de 11 642 euros en octobre 2007. Il lui reste dû la somme de **19 687,22 euros**.

Les sommes dues porteront intérêt au taux légal à compter de la demande en justice, soit le 28 octobre 2011, date de l'assignation.

Sur les demandes accessoires

La société CMA - CGM, partie perdante, sera condamnée aux dépens de l'instance.

Les victimes ont dû engager cette procédure judiciaire pour voir effectivement reconnu leur droit à réparation de l'intégralité de leur préjudice.

Dès lors, par application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile, la société CMA - CGM sera condamnée à payer aux demandeurs la somme totale de **4 000 euros**, comprenant les frais justifiés de traduction de documents et de recueil d'un avis d'expert.

L'exécution provisoire est compatible avec la nature de l'affaire et sera ordonnée.

PAR CES MOTIFS

Le tribunal, après débats en audience publique, par jugement contradictoire, en premier ressort,

Juge la société CMA - CGM armateur et gardien du navire CMA-CGM Le Rigoletto, responsable des conséquences dommageables de l'accident du 24 mai 2007 dont a été victime Monsieur George POPESCU, dont le droit à indemnisation est réduit de 10%, soit limité à 90%, compte tenu de sa faute ayant participé à la production du dommage ;

Condamne la société CMA - CGM à payer à monsieur Nicolae POPESCU et mademoiselle Daniela URSULESCU, frère et soeur de monsieur George POPESCU, en réparation de leur préjudice moral du fait du décès de monsieur George POPESCU et après réduction du droit à indemnisation du fait de la faute de la victime, la somme de **7 200 euros** à chacun ;

Condamne la société CMA - CGM à payer à madame Claudia-Violeta-Olimpia POPESCU en sa qualité de veuve de monsieur George POPESCU, en réparation de son préjudice moral et économique, après réduction du droit à indemnisation du fait de la faute de la victime et après déduction de la somme versée en octobre 2007 par l'armateur, la somme de **77 689,27 euros** ;

Condamne la société CMA - CGM à payer à madame Claudia-Violeta-Olimpia POPESCU en sa qualité représentant légale de sa fille Bianca-Maria POPESCU, en réparation de son préjudice moral et économique, après réduction du droit à indemnisation du fait de la faute de la victime et après déduction de la somme versée en octobre 2007 par l'armateur, la somme de **23 354,03 euros** ;

Condamne la société CMA - CGM à payer à madame Claudia-Violeta-Olimpia POPESCU en sa qualité représentant légale de son fils Mario-Joan POPESCU, en réparation de son préjudice moral et économique, après réduction du droit à indemnisation du fait de la faute de la victime et après déduction de la somme versée en octobre 2007 par

l'armateur, la somme de **19 687,22 euros** ;

Dit que les sommes dues porteront intérêts au taux légal à compter du 28 octobre 2011, date de l'assignation ;

Condamne la société CMA - CGM à payer à madame Claudia-Violeta-Olimpia POPESCU la somme de **4 000 euros** en application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile ;

Condamne la société CMA - CGM aux entiers dépens de l'instance qui, en application des dispositions de l'article 699 du code de procédure civile, pourront être recouvrés directement et à leur profit par les avocats qui en ont fait l'avance sans avoir reçu provision et qui en ont fait la demande ;

Rejette les autres demandes plus amples ou contraires ;

Ordonne l'exécution provisoire du jugement ;

Ainsi jugé et prononcé, par mise à disposition au greffe, le 16 octobre 2015,

LE GREFFIER

LE PRÉSIDENT

