

COMM.

DB

COUR DE CASSATION

---

Audience publique du 12 janvier 2022

Rejet

M. RÉMERY, conseiller doyen  
faisant fonction de président

Arrêt n° 18 F-D

Pourvoi n° C 20-14.135

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

---

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

---

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, DU 12 JANVIER 2022

1°/ La société GMF assurances, société anonyme, dont le siège est [Adresse 2],

2°/ M. [J] [S], domicilié [Adresse 1],

ont formé le pourvoi n° C 20-14.135 contre l'arrêt rendu le 9 janvier 2020 par la cour d'appel de Nîmes (2e chambre, section A), dans le litige les opposant :

1°/ à M. [G] [Y], domicilié [Adresse 6],

2°/ au GIE Navimut gestion sinistres plaisance, dont le siège est [Adresse 3],

défendeurs à la cassation.

Les demandeurs invoquent, à l'appui de leur pourvoi, le moyen unique de cassation annexé au présent arrêt.

Le dossier a été communiqué au procureur général.

Sur le rapport de Mme Kass-Danno, conseiller référendaire, les observations de la SARL Cabinet Briard, avocat de la société GMF assurances et de M. [S], de la SCP Boré, Salve de Bruneton et Mégret, avocat de M. [Y] et du GIE Navimut gestion sinistres plaisance, et l'avis de Mme Guinamant, avocat général référendaire, après débats en l'audience publique du 16 novembre 2021 où étaient présents M. Rémy, conseiller doyen faisant fonction de président, Mme Kass-Danno, conseiller référendaire rapporteur, Mme Vaissette, conseiller, et Mme Mamou, greffier de chambre,

la chambre commerciale, financière et économique de la Cour de cassation, composée des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt.

## Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Nîmes, 9 janvier 2020), rendu sur renvoi après cassation (chambre commerciale, financière et économique, 19 décembre 2018, pourvoi n° 17-25.948), le 5 mars 2013, par temps de grand vent, le voilier Waka, amarré à un corps-mort dans la baie du Lazaret, a dérivé et est entré en collision avec la vedette Yoyo, qui mouillait au port de [7] ([Localité 4]), le premier entraînant la seconde et leur échouement sur les rochers de la digue du port. La société GMF Assurances, assureur de la vedette, a versé à son propriétaire, M. [S], une indemnité dont elle a demandé le remboursement à M. [Y], propriétaire du voilier et à l'assureur de ce dernier, le GIE Navimut.

## Examen du moyen

### Enoncé du moyen

2. M. [S] et la société GMF font grief à l'arrêt de les débouter de toutes leurs demandes, alors :

« 1°/ que si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise ; qu'en énonçant que "le fait que M. [Y] n'ait pas prévenu la capitainerie ne présente aucun lien de causalité avec l'abordage" sans rechercher, bien qu'y ayant été invitée, si la preuve du lien de causalité entre la faute reprochée à M. [Y], qui n'avait pas contacté la capitainerie avant de s'amarrer à un poste d'amarrage sur corps mort, et l'abordage qui s'est produit le 5 mars 2013, ne résultait pas de ce que M. [Y] avait choisi de s'amarrer à un poste d'amarrage sur corps-mort qui s'était révélé en définitive défaillant ainsi qu'il résulte des propres constatations de l'arrêt, sans avoir contacté au préalable auprès de la capitainerie et sans s'assurer que ce poste d'amarrage était en état et/ou disposait des caractéristiques suffisantes pour recevoir son navire, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 5131-3 du code des transports ;

2°/ que si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise ; qu'en énonçant que "le fait que M. [Y] ait quitté le navire au petit matin ne présente aucun lien de causalité avec l'abordage" sans rechercher, bien qu'y ayant été invitée, si la négligence fautive imputable à M. [Y] ne résultait pas de ce que ce dernier avait choisi de quitter le navire "Waka" le 5 mars 2013 vers 5 heures du matin par temps de très grand vent, sans procéder ensuite à aucune surveillance depuis la côte, puis n'était revenu sur zone que le 6 mars au matin sans avoir pris entre-temps contact avec la capitainerie durant plus de 24 heures et sans rechercher si ces manquements n'étaient pas en relation causale directe avec l'abordage dès lors que si M. [Y] était intervenu aussitôt durant la journée du 5 mars pour retirer son navire enchevêtré dans le mouillage du navire "Yoyo", les amarres de celui-ci n'auraient pas rompus et le navire "Yoyo" n'aurait pas dérivé contre la digue du port du [5] entraînant sa perte totale, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 5131-3 du code des transports ;

3°/ que tout jugement doit être motivé à peine de nullité ; qu'en énonçant que "le fait que M. [Y] n'ait pas prévenu la capitainerie ou qu'il ait quitté le navire au petit matin ne présentent aucun lien de causalité avec l'abordage", sans

s'expliquer sur les conclusions de M. [S] et de la société GMF Assurances qui identifiaient chacun des manquements imputables à M. [Y] qui avaient conduit à l'abordage du navire "Yoyo" et à sa perte totale, en raison de l'engagement du navire "Waka", laissé sans aucune surveillance par temps de très grand vent, de la pression exercée par son enchevêtrement ans le mouillage du navire "Yoyo" le 5 mars 2013 dès 5 heures du matin, puis de la rupture consécutive du mouillage du navire "Yoyo" venu heurter en définitive l'empierrement de la digue du port du [5], la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile ;

4°/ si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise ; qu'aux termes de l'article 1er du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM), entré en vigueur le 15 juillet 1977, "a) les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer" ; qu'aux termes de la Règle 4 de ce même Règlement : Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de "visibilité" ; qu'aux termes de la Règle 5 intitulée " Veille", "Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage" ; que cette Règle doit également recevoir application lorsque le navire est au mouillage ; qu'en décidant du contraire pour écarter le moyen soulevé en ce sens par M. [S] et la société GMF Assurances qui faisaient valoir que M. [Y] avait manqué à cette Règle en en surveillant pas le navire "Waka" après avoir quitté son bord le 5 mars 2013 à 05 h du matin, la cour d'appel a violé l'article L. 5131-3 du code des transports, ensemble les Règles 1, 2, 3, 4, 5 et 7 du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer entré en vigueur le 15 juillet 1977 en vertu du décret n° 77-733 du 6 juillet 1977 ;

5°/ que si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise ; qu'aux termes de l'article 1er du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM), entré en vigueur le 15 juillet 1977, "a) les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer" ; qu'aux termes de la Règle 4 de ce même Règlement : "Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité" ; qu'aux termes de la Règle 5 intitulée "Veille", "Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage" ; qu'aux termes de la Règle 3 intitulée "Définitions générales" : i) l'expression "faisant route" s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, "ni échoué ; qu'il s'évince des propres constatations de l'arrêt que "l'abordage de la vedette "Yoyo" par le voilier "Waka" a eu pour cause la rupture de la chaîne de mouillage à laquelle le corps-mort sur lequel M. [Y] avait amarré son voilier était fixé" ; qu'il s'en déduit que le navire "Waka", qui n'était plus amarré, faisait route au sens de l'article 3 i) susvisé, lors de l'abordage du navire "Yoyo" et n'était donc plus au mouillage ; qu'en énonçant néanmoins que "la Règle n° 5 du RIPAM invoquée par les appelants est applicable au navire en mouvement et non au mouillage, comme en l'espèce", la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations et violé l'article L. 5131-3 du code des transports, ensemble les Règles 1, 2, 3, 4, 5 et 7 du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer entré en vigueur le 15 juillet 1977 n° 77-733 du 6 juillet 1977. »

## Réponse de la Cour

3. L'arrêt, effectuant la recherche invoquée par la première branche, retient que le voilier Waka n'était pas ancré mais amarré à un corps-mort dans une zone autorisée pour le mouillage et que l'abordage avec la vedette Yoyo a eu pour cause, non la rupture de l'amarre du voilier, mais celle de la chaîne de mouillage au niveau du bloc de béton posé au fond de l'eau, dont M. [Y] n'avait pas à vérifier la solidité. En ajoutant que le fait que M. [Y] n'ait pas prévenu la capitainerie ou qu'il ait quitté son voilier ne présentait aucun lien de causalité avec l'abordage, l'arrêt, procédant à la recherche invoquée par la deuxième branche et répondant aux conclusions citées par la troisième, fait ressortir que la seule faute, éventuelle, imputée par ces deux branches à M. [Y] pour n'avoir pas retiré son voilier de « son enchevêtrement dans le mouillage » de la vedette aurait été commise après l'abordage lui-même et ne pouvait en être la cause au sens de l'article L. 5131-3, alinéa 1er, du code des transports. Par ces constatations et appréciations, abstraction faite des motifs relatifs à l'absence d'obligation de veille des navires au mouillage critiqués par les quatrième et cinquième branches, qui sont surabondants, la cour d'appel a, dans les circonstances de la cause qu'elle a examinées,

légalement justifié sa décision d'écartier la faute, au sens du texte précité, du Waka dans la survenance de l'abordage.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne M. [S] et la société GMF assurances aux dépens ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, rejette la demande formée par M. [S] et la société GMF assurances et les condamne à payer à M. [Y] et au GIE Navimut la somme globale de 3 000 euros ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du douze janvier deux mille vingt-deux.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SARL Cabinet Briard, avocat aux Conseils, pour la société GMF assurances et M. [S].

Il est fait grief à l'arrêt d'avoir confirmé le jugement déféré en ce qu'il a débouté M. [J] [S] de toutes ses demandes, l'a condamné in solidum avec la société GMF Assurances à payer à M. [G] [Y] et au GIE Navimut Gestion Sinistres Plaisance la somme de 1.600 € au titre des frais irrépétibles de première instance et aux dépens, puis, y ajoutant, d'avoir débouté la société GMF Assurances de toutes ses demandes puis condamné in solidum M. [J] [S] et la société GMF Assurances à payer à M. [G] [Y] et au GIE Navimut Gestion Sinistres Plaisance la somme de 2.000 € au titre des frais irrépétibles d'appel et rejeté toutes demandes contraires, Aux motifs propres qu'en l'état de la cassation partielle, seule demeure en litige la question de l'indemnisation des conséquences de l'abordage au regard des circonstances du sinistre et de l'article L. 5131-3 du code des transports ; que selon ce texte, si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise ; que l'alinéa deux ajoute que si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés sans distinguer le cas où les navires, soit l'un d'eux, étaient au mouillage au moment de l'abordage ; que les appelants, auxquels incombent la charge de la preuve, soutiennent que l'abordage est dû aux négligences de M. [Y] qui a utilisé un mouillage inconnu, a quitté son navire sans prendre la précaution de s'informer de la solidité de ce mouillage et a laissé son navire sans surveillance pendant 24 heures, négligences qui ne respectent pas le règlement international pour prévenir les abordages en mer (RIPAM); qu'en l'espèce, il résulte des deux rapports d'expertise intervenus sur le lieu du sinistre (cabinet d'expertises Delta Solutions et [F]) que l'abordage de la vedette « Yoyo » par le voilier « Waka » a pour cause la rupture de la chaîne de mouillage à laquelle le corps-mort sur lequel M. [Y] avait amarré son voilier était fixé ; qu'il a été constaté que cette chaîne de mouillage était usée et oxydée au niveau du bloc de béton posé au fond de l'eau ; qu'en cet état, dès lors que ce corps-mort, installation portuaire, était disponible, dans une zone de mouillage autorisée, dénommée M3, que l'amarre du voilier a tenu, il ne peut être reproché aucune faute à M. [Y], qui n'avait pas à vérifier la solidité de cette installation ; qu'en effet, le fait qu'il n'ait pas prévenu la capitainerie ou qu'il ait quitté le navire au petit matin, ne présentent aucun lien de causalité avec l'abordage ; qu'il est ajouté sur ce dernier point que la règle n° 5 du RIPAM invoquée par les appelants est applicable au navire en mouvement et non au mouillage, comme en l'espèce ; que dans ces conditions, le jugement sera confirmé en ce qu'il débouté M. [J] [S] de toutes ses demandes, l'a condamné in solidum avec la société GMF Assurances au paiement de la somme de 1.600 € au titre des frais irrépétibles de première instance et aux dépens ; que la société GMF Assurances, jugée recevable en son action subrogatoire, sera également déboutée de l'ensemble de ses demandes ; que la société GMF Assurances et M. [S] seront condamnés aux dépens, comprenant ceux de l'arrêt cassé et condamnés au paiement de la somme de 2.000 € et au titre des dépens d'appel, Et aux motifs éventuellement adoptés par les premiers juges que le régime de responsabilité en matière d'abordage maritime, résulte initialement de la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 complétée par celle du 10 mai 1952 et de la loi du 16 juillet 1967 relatif aux événements de mer, dont les parties s'accordent sur la compétence territoriale et la loi applicable, choisies par les demandeurs ; que ce régime a été ensuite codifié aux articles L. 5131-1 et suivants du code des transports après l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 ; que selon l'article L. 5131-3 du code des transports, si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui

qui l'a commise ; que si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou s'il y a doute sur les causes de l'accident, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés, sans distinguer le cas où soit les navires, soit l'un d'eux, étaient au mouillage au moment de l'abordage ; que l'article L. 5131-4 du même code précise que s'il y a faute commune, la responsabilité de chacun est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales. Les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaison, soit aux effets ou autres biens des équipages, des passagers ou autres personnes se trouvant à bord, sont supportés par les navires en faute, dans cette proportion, sans solidarité à l'égard des tiers. Les navires en faute sont tenus solidairement à l'égard des tiers, pour les dommages causés par mort ou blessures, sauf recours de celui qui a payé une part supérieure à celle qu'il doit définitivement supporter, conformément aux 2 dispositions du deuxième alinéa ; que la responsabilité en matière d'abordage comme dans tous les autres domaines suppose non seulement une faute et un dommage mais aussi un lien de causalité, la faute devant être la cause du dommage c'est-à-dire de l'abordage ; que s'agissant d'un fait, la preuve de la faute est admise par tous moyens ; qu'aussi, et dans la mesure où le régime spécial de l'abordage maritime implique une faute objective du responsable du navire qui outrepassé largement la seule implication du navire, à la différence des régimes spéciaux des accidents tel que celui de la loi du 5 juillet 1985 relatif aux accidents de la route et que, partant, le seul contact entre deux navires ne suffit pas à faire présumer la faute de l'un des deux, il convient pour retenir la responsabilité du propriétaire du navire « Waka » d'établir des fautes objectives, que ce soit dans l'amarrage du navire ou dans les conditions d'intervention pour anticiper le dommage ; qu'à cet effet, M. [S] se fonde sur un rapport d'expertise rendu par le cabinet Delta Solutions prétendument contradictoire, à l'opposabilité cependant contestée par les requis ; qu'il est en effet manifeste que si ce cabinet d'expertise a convoqué contradictoirement les requis à l'accès du 2 avril 2013, il n'en demeure pas moins que toutes les opérations de renflouement du navire « Yoyo » réalisées le 7 mars 2013 au cours desquelles les plus importantes constatations de l'expert en terme de recherche de responsabilité du fait de l'abordage ont été relevées ne l'ont pas été, l'expert se limitant à apprécier les conditions de mouillage du navire « Waka » hors la présence de son propriétaire ou de son assureur et, sur simples renseignements pris sur place auprès de M. [Y] et du Maître du port du [5] ; que cette expertise n'étant pas réellement et complètement contradictoire donc inopposable, le tribunal ne peut lui donner crédit pour démontrer les causes précises de l'abordage maritime ; que M. [S] pense puiser également dans les termes de l'expertise réalisée contradictoirement par le cabinet [F], cette fois mandaté par l'assureur de M. [Y], les fondements de la responsabilité spéciale de M. [Y] ; qu'or, il ressort de cette expertise que l'échouement et le sombrément du navire de M. [S] sont liés à son abordage par le navire de M. [Y] suite à la rupture de la chaîne de mouillage ou ce dernier trouva refuge lors du coup de vent des 5 et 6 mars 2013 ; qu'il n'en ressort nullement pour autant que M. [Y] serait fautif de la rupture de la chaîne de mouillage du corps-mort sur lequel il s'est amarré dans un contexte de difficultés météorologiques de navigation incontestable et non contestées par M. [S] ; que bien au contraire, sans se prononcer sur le caractère fautif de son amarrage par M. [Y], le cabinet [F] met en évidence qu'une partie sensible de la chaîne de mouillage était usée ; qu'il n'est nullement établie par ailleurs que M. [Y] devait faire face à une impérieuse obligation de vérification sous-marine du bon état du système d'amarrage, surtout par temps de très grand vent ; qu'en conséquence, par application combinée des dispositions spécifiques du code des transports précité imposant la mise en évidence d'une faute particulière du responsable du navire et de l'article 9 du code de procédure civile, toutes les demandes de M. [S] doivent être purement et simplement rejetées,

Alors en premier lieu que si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise ; qu'en énonçant que « le fait que M. [Y] n'ait pas prévenu la capitainerie ne présente aucun lien de causalité avec l'abordage » sans rechercher, bien qu'y ayant été invitée, si la preuve du lien de causalité entre la faute reprochée à M. [Y], qui n'avait pas contacté la capitainerie avant de s'amarrer à un poste d'amarrage sur corps mort, et l'abordage qui s'est produit le 5 mars 2013, ne résultait pas de ce que M. [Y] avait choisi de s'amarrer à un poste d'amarrage sur corps-mort qui s'était révélé en définitive défaillant ainsi qu'il résulte des propres constatations de l'arrêt, sans avoir contacté au préalable auprès de la capitainerie et sans s'assurer que ce poste d'amarrage était en état et/ou disposait des caractéristiques suffisantes pour recevoir son navire, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 5131-3 du code des transports,

Alors en deuxième lieu qu'e si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise ; qu'en énonçant que « le fait que M. [Y] ait quitté le navire au petit matin ne présente aucun lien de causalité avec l'abordage » sans rechercher, bien qu'y ayant été invitée, si la négligence fautive imputable à M. [Y] ne résultait pas de ce que ce dernier avait choisi de quitter le navire « Waka » le 5 mars 2013 vers 5 heures du matin par

temps de très grand vent, sans procéder ensuite à aucune surveillance depuis la côte, puis n'était revenu sur zone que le 6 mars au matin sans avoir pris entre-temps contact avec la capitainerie durant plus de 24 heures et sans rechercher si ces manquements n'étaient pas en relation causale directe avec l'abordage dès lors que si M. [Y] était intervenu aussitôt durant la journée du 5 mars pour retirer son navire enchevêtré dans le mouillage du navire « Yoyo », les amarres de celui-ci n'auraient pas rompu et le navire « Yoyo » n'aurait pas dérivé contre la digue du port du [5] entraînant sa perte totale, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 5131-3 du code des transports,

Alors en troisième lieu que tout jugement doit être motivé à peine de nullité ; qu'en énonçant que « le fait que M. [Y] n'ait pas prévenu la capitainerie ou qu'il ait quitté le navire au petit matin ne présentent aucun lien de causalité avec l'abordage », sans s'expliquer sur les conclusions de M. [S] et de la société GMF Assurances qui identifiaient chacun des manquements imputables à M. [Y] qui avaient conduit à l'abordage du navire « Yoyo » et à sa perte totale, en raison de l'engagement du navire « Waka », laissé sans aucune surveillance par temps de très grand vent, de la pression exercée par son enchevêtrement dans le mouillage du navire « Yoyo » le 5 mars 2013 dès 5 heures du matin, puis de la rupture consécutive du mouillage du navire « Yoyo » venu heurter en définitive l'empierrement de la digue du port du [5], la cour d'appel a violé l'article 455 du code de procédure civile,

Alors en quatrième lieu que si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise ; qu'aux termes de l'article 1er du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM), entré en vigueur le 15 juillet 1977, « a) les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer » ; qu'aux termes de la Règle 4 de ce même Règlement : « Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité » ; qu'aux termes de la Règle 5 intitulée « Veille », « Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage » ; que cette Règle doit également recevoir application lorsque le navire est au mouillage ; qu'en décidant du contraire pour écarter le moyen soulevé en ce sens par M. [S] et la société GMF Assurances qui faisaient valoir que M. [Y] avait manqué à cette Règle en ne surveillant pas le navire « Waka » après avoir quitté son bord le 5 mars 2013 à 05 h du matin, la cour d'appel a violé l'article L. 5131-3 du code des transports, ensemble les Règles 1, 2, 3, 4, 5 et 7 du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer entré en vigueur le 15 juillet 1977 en vertu du décret n° 77-733 du 6 juillet 1977,

Alors en cinquième lieu que si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise ; qu'aux termes de l'article 1er du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM), entré en vigueur le 15 juillet 1977, « a) les présentes Règles s'appliquent à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer » ; qu'aux termes de la Règle 4 de ce même Règlement : « Les règles de la présente section s'appliquent dans toutes les conditions de visibilité » ; qu'aux termes de la Règle 5 intitulée « Veille », « Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage » ; qu'aux termes de la Règle 3 intitulée « Définitions générales » : i) l'expression « faisant route » s'applique à tout navire qui n'est ni à l'ancre, ni amarré à terre, ni échoué » ; qu'il s'évince des propres constatations de l'arrêt que « l'abordage de la vedette « Yoyo » par le voilier « Waka » a eu pour cause la rupture de la chaîne de mouillage à laquelle le corps-mort sur lequel M. [Y] avait amarré son voilier était fixé » ; qu'il s'en déduit que le navire « Waka », qui n'était plus amarré, faisait route au sens de l'article 3 i) susvisé, lors de l'abordage du navire « Yoyo » et n'était donc plus au mouillage ; qu'en énonçant néanmoins que « la Règle n° 5 du RIPAM invoquée par les appelants est applicable au navire en mouvement et non au mouillage, comme en l'espèce », la cour d'appel n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations et violé l'article L. 5131-3 du code des transports, ensemble les Règles 1, 2, 3, 4, 5 et 7 du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer entré en vigueur le 15 juillet 1977 n° 77-733 du 6 juillet 1977.