

**Le fondement de la responsabilité civile du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollution en droit international.**  
**The basis of the civil liability of the maritime oil carrier for pollution acts in international law.**

**MADANI Ahmed**

Université de Tlemcen, ahmed.madani@univ-tlemcen.dz,

*Reçu le:08./05/2023*

*Accepté le30./05/2023*

*Publié le:07./06/2023*

**Résumé:**

La responsabilité civile pour la pollution causée par les navires-hydrocarbures fait l'objet de dispositions particulières prévues par la convention de Bruxelles de 1969. Contrairement aux règles générales sur la responsabilité pour les dommages causés par les navires, qui sont fondées sur la notion de faute, cette convention a reconnu l'applicabilité des règles de responsabilité objective pour de tels dommages.

**Mots clés :** Responsabilité ; Navires ; Droit international ; Pollution ; hydrocarbures.

**Abstract:**

Civil liability for pollution caused by oil ships is subject to special provisions laid down in the 1969 Brussels Convention. Unlike the general rules on liability for damage caused by ships, which are based on the concept of fault, this Convention has recognized the applicability of the rules of strict liability for such damage.

**Keywords:** Responsibility; Ships; International law; Pollution; hydrocarbons.

## **1. Introduction :**

La nécessité de protéger efficacement le milieu marin ainsi que les populations côtières contre la pollution par les hydrocarbures s'est rapidement imposée.

Avant que ne s'est produite la catastrophe historique de la marée noire du *Torrey-Canyon* en 1967<sup>1</sup>, il n'existait, en droit international aucune disposition protégeant les personnes victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les différents systèmes juridiques internes, avaient recours au droit commun de la responsabilité civile pour trancher les questions de responsabilité et d'indemnisation, de manière générale ils se fondaient sur la faute subjective de l'auteur des dommages sans se soucier des conséquences objectives de son acte, or l'accident de pollution peut se produire alors qu'aucune faute du propriétaire du navire n'a été commise auquel cas les victimes se trouvaient démunies de recours juridique.

Il s'agissait alors de mettre en place un régime innovateur de responsabilité et d'indemnisation qui ne se fonde plus essentiellement sur la conduite des responsables de pollution, là encore l'échouement du *Torrey-Canyon* va servir de déclencheur afin de rechercher des solutions acceptables permettant aux victimes de recevoir réparation.

La première convention qui a posé les principes de mise en œuvre de la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a été signée à Bruxelles le 29 Novembre 1969 et porte sur la responsabilité civile des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par

---

<sup>1</sup> -J.P. Quéneudec, *l'incidence de l'affaire du Torrey-Canyon sur le droit de la mer*, A.F.D.I. 1968, volume 14, n° 14, p. 701 : « le 18 Mars 1967, le *Torrey-Canyon*, pétrolier Libérien de 121143 tonnes de port en lourd, transportant 119328 tonnes de pétrole brut en provenance du golfe persique et se dirigeant vers Milford-Haven (pays de Galles), s'éventrait sur un récif des Seven Stones, à 7 miles à l'est des îles Scilly au large de la Cornouaille anglaise. Le pétrole qui s'est échappé des citernes éventrées se répandit sur la mer et forma rapidement, sous l'action des courants et du vent, une nappe assez épaisse s'étendant sur une surface considérable ». Il s'agit de l'une des fortunes de mer les plus célèbres du 20<sup>ème</sup> siècle, à l'origine d'une catastrophe écologique majeure et sans précédent dans l'histoire du transport maritime.

les hydrocarbures, dite C.L.C..<sup>2</sup> L'une des questions les plus importantes de la Convention de 1969 et celle du fondement de la responsabilité du transporteur maritime d'hydrocarbures.

Il s'agit d'une responsabilité objective, le propriétaire est déclaré responsable alors même s'il n'a commis aucune faute, du seul fait du lien de causalité entre l'accident survenu à son navire et le dommage de pollution (§I) mais sa responsabilité n'est ni absolue ni exclusive, il peut en effet s'exonérer de sa responsabilité dans un certain nombre de circonstances (§II), la responsabilité du propriétaire du navire est enfin limitée dans son montant, contrairement à la responsabilité pour faute qui suppose une indemnisation compensatrice du montant total du préjudice, la responsabilité objective a pour corolaire une limitation de celle-ci (§III).

## **2. La responsabilité objective du propriétaire du navire.**

### **2.1. Une responsabilité de plein droit du propriétaire du navire.**

L'une des questions les plus importantes de la Convention de 1969 et celle du fondement de la responsabilité, le paragraphe I de l'article 3 dispose : « *le propriétaire du navire au moment d'un évènement ou, si l'évènement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causée par le navire et résultant de l'évènement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article* ».

Cette disposition s'inscrit dans une logique de responsabilité sans faute car, fondée sur la seule matérialité du dommage, le propriétaire est ainsi déclaré responsable alors même qu'il n'a commis aucune faute, du seul fait du lien de causalité entre l'accident survenu à son navire et le dommage de pollution.

---

<sup>2</sup> - Convention Internationale Sur La Responsabilité Civile Pour Les Dommages Dus A La Pollution Par Les Hydrocarbures sur le site :

[https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC\\_f.pdf](https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC_f.pdf)

Ce texte a été amendé à plusieurs reprises : Le premier amendement a été signé le 19 Novembre 1976 et surtout le troisième signé le 27 Novembre 1992, et est en vigueur depuis le 30 Mai 1996 (le second amendement su 25 Mai 1984 n'est jamais entré en vigueur) essentiellement destinés à fixer les plafonds de responsabilité.

Ainsi, à la facilité d'identification de la partie responsable accordée aux victimes est associée le principe de la responsabilité objective du propriétaire en ce sens que la responsabilité est engagée par le seul fait de la survenance de la catastrophe, sans que les victimes aient à apporter, la preuve de la faute du propriétaire.

Cette responsabilité est généralement considérée comme étant de caractère objectif, cependant la doctrine n'est pas tout à fait d'accord sur ce terme objectif, ainsi selon M. RODIERE, le système de la convention de 1969 établit une présomption de responsabilité, non une responsabilité objective qui « *ne laisse aucun échappatoire au propriétaire* »<sup>3</sup>, tandis que M. DESPAX affirme également que la Convention de 1969 n'impose qu'une présomption de responsabilité<sup>4</sup>, il est peut être nécessaire de clarifier ici les différents termes utilisés pour désigner les différentes sortes de responsabilité: S'agissant de la responsabilité pour faute, il faut que le demandeur prouve la faute du défendeur, concernant la responsabilité avec présomption de faute, le défendeur est présumé avoir commis une faute, et pour se libérer, il lui faut prouver l'absence de faute, quant à la responsabilité objective, (appelée par RODIERE et DESPAX « *présomption de responsabilité* »), le défendeur est responsable (ou présumé responsable), sauf s'il prouve qu'un cas exonératoire est la cause du dommage, enfin pour la responsabilité absolue le responsable ne bénéficie d'aucun cas exonératoire de responsabilité, quoi qu'il en soit, la disposition est claire en ses termes, en effet un événement de pollution rend automatiquement le propriétaire de navire responsable pour les dommages de pollution, il suffit, pour les victimes qui intentent une action fondée sur la convention de 1969, d'apporter la preuve que les dommages qui leurs ont été causés sont provoqués par l'accident en cause.

## **2.2 La raison du choix de la responsabilité objective du propriétaire du navire.**

---

<sup>3</sup>- R. RODIERE, précis de droit maritime introduction et armement, Dalloz, 1965, p. 660, note 56.

<sup>4</sup> - M. DESPAX, droit de l'environnement, Litec Droit, Paris 1980, p. 683.

Le choix porté sur une responsabilité sans faute est contraire à la tradition juridique maritime, qui n'entend connaître de responsabilité que celle fondée sur une faute, autrement dit sur une responsabilité subjective. Bien qu'originale cette responsabilité du propriétaire du navire ne soit pas dépourvue de tout fondement. Elle repose sur une idée simple : « *toute activité faisant naître un risque pour autrui, rend son auteur responsable du préjudice qu'elle peut causer, sans qu'il y est à prouver une faute à son origine* »<sup>5</sup>, s'agissant du propriétaire, cela laisse entendre que l'activité de transport fait naître un risque qu'il doit supporter parce qu'il est susceptible d'en tirer profit, il n'est pas cependant certain que le risque de pollution soit créé par le navire, ni même que le transport d'hydrocarbures profite plus à son propriétaire qu'à d'autres acteurs, il semble toutefois que cette forme particulière de responsabilité est dictée par le souci de consacrer de la façon la plus optimale qui soit, la responsabilité dans une fonction d'indemnisation.

La responsabilité du propriétaire du navire n'est cependant ni absolue ni exclusive. Il peut en effet s'exonérer de sa responsabilité dans un certain nombre de circonstances.

### **3. Les cas d'exonération de la responsabilité du propriétaire du navire.**

L'article III paragraphe 2 de la convention de 1969 prévoit un certain nombre de cas permettant au propriétaire de navire de s'exonérer de sa responsabilité, selon cet article, sont considérés comme des cas d'exonération<sup>6</sup> :

#### **3.1 Les actes de guerre.**

Lorsque le déversement d'hydrocarbures trouve son origine dans un acte de guerre, le propriétaire du navire peut se prévaloir d'un cas d'exonération total, la convention de 1969 a consacré une conception

---

<sup>5</sup>- Ph. Le TOURNEAU, droit de la responsabilité et des contrats, Dalloz Action, 2004/2005 ; n° 51.

<sup>6</sup> -L'article 118 du code maritime Algérien reprend ces exceptions en les détaillant, et selon l'article 119 du même code il y a exonération totale ou partielle de la responsabilité du propriétaire quand le dommage résulte du fait de la victime, sur le site : [https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/code\\_maritime.pdf](https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/code_maritime.pdf)

extensive de l'acte de guerre puisque lui sont assimilés les hostilités, les insurrections et guerres civiles<sup>7</sup>.

### **3.2 Les « phénomènes naturels de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible »<sup>8</sup> :**

Ainsi, si une tempête, même forte n'est pas propre à exonérer le propriétaire, il en serait différemment d'un raz de marée, ou d'une tempête cyclonique absolument exceptionnelle.

### **3.3 Les dommages résultant totalement du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage<sup>9</sup>.**

L'accent est ici mis sur le caractère intentionnel de l'intervention, ce cas d'exonération n'a pas vocation à couvrir les actes commis avec négligence, de façon non intentionnelle, par une personne qui se serait illégalement introduite dans le navire, même avec l'intention de commettre un délit, du moment où initialement elle n'avait pas cette intention<sup>10</sup>, de portée limitée, ce cas d'exonération jouera notamment, en présence de dommages causés par des actes de terrorisme, des sabotages commis par des tiers, pour s'en prévaloir avec succès, le propriétaire devra établir que le dommage a été entièrement causé par l'acte intentionnel d'un tiers.

### **3.4 les dommages de pollution résultant en totalité de la négligence d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation<sup>11</sup>.**

Les rédacteurs de la convention ont voulu, à travers cette disposition, pénaliser les états qui n'assuraient pas la sécurité de leurs eaux territoriales ou intérieures, il reste que si la notion de feux est précise il n'en est pas de

---

<sup>7</sup> -Convention de 1969 et le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 article III § 2(a).

<sup>8</sup> -Convention de 1969 le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969, article III § 2(a).

<sup>9</sup> -Convention de 1969 le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969, article III § 2(b).

<sup>10</sup> -T. SIMON, la responsabilité civile des dommages en mer causés par les hydrocarbures, thèse Paris II, 1976, p. 236.

<sup>11</sup> -Convention de 1969 et son protocole de 1992, article III § 2(c).

même de celle d'aide à la navigation à la suite de l'échouement d'un pétrolier Soviétique le *Tsesis*,<sup>12</sup> en 1977, le problème s'est posé aux Tribunaux Suédois de savoir si le fait pour les autorités Suédoises de n'avoir pas établi des cartes hydrographiques correctes ne constituait pas une faute dans l'entretien des aides à la navigation, la cour suprême de Suède a répondu à cette question par l'affirmative, selon elle, les cartes hydrographiques sont bien des aides à la navigation, et le seul fait pour l'administration de ne pas avoir établi ces cartes constituait une faute dans l'entretien des aides à la navigation au sens de l'article III § 2 (c) de la convention de la C.L.C. de 1969, en conséquence, l'armateur, fondé à se prévaloir de ce cas excepté, pouvait exiger de l'état Suédois qu'il rembourse en intégralité les dommages supportés par les navires.

### **3.5 La faute de la victime.**

La convention prévoit enfin que le propriétaire pourra être exonéré en tout ou en partie en cas de faute volontaire, voire de simple négligence de la victime, toute faute de la victime est susceptible de la priver de son droit à réparation, la règle est classique en droit civil, le droit maritime de la réparation n'y déroge pas ; la victime peut même supporter les conséquences de la faute d'autrui, la convention lui imposant une sorte de solidarité forcée.

## **4. La limitation de la responsabilité.**

Le principe de la limitation de la responsabilité civile du propriétaire du navire pollueur comme garantie d'indemnisation trouve sa justification dans plusieurs raisons, malgré les critiques qui lui ont été adressées et est assujetti à la constitution, par le propriétaire, d'un Fonds selon les limites de sa responsabilité.

---

<sup>12</sup> -Sur cette affaire, voir Karine LE COUVIOUR, la responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, consulté le 20 Avril 2023 ; sur le site : <https://books.openedition.org/puam/924?lang=fr>

#### **4.1 Le droit du propriétaire de navire de limiter sa responsabilité.**

La responsabilité du propriétaire du pétrolier est une responsabilité limitée dans son montant : au contraire de la responsabilité pour faute qui suppose une indemnisation compensatrice du montant total du préjudice, la responsabilité objective a pour corolaire une limitation de celle-ci, bien que consacrée par le législateur, l'expression de limitation de responsabilité paraît inexacte, ne vaudrait-il pas mieux de parler ici de limitation de la réparation ? en effet, ce n'est pas, à proprement parler, la responsabilité en tant que telle qui se trouve limitée, mais bien l'obligation de réparation, cet écart de langage précisé, nous emploierons néanmoins, par commodité, les termes de limitation de responsabilité dans la mesure où c'est cette terminologie qui est retenue dans le dispositif conventionnel.

La limitation de responsabilité du propriétaire du navire dans la convention de 1969 est calculée par référence au tonnage du navire<sup>13</sup>, le tonnage ou jauge du navire sert traditionnellement d'assiette au calcul de limitation des propriétaires de navires, il indique la taille du navire et, plus précisément, sa capacité intérieure totale, elle est exprimée en tonneaux de jauge brute.

Le mécanisme de limitation dans le texte de 1969 est le même que celui de la convention de 1957<sup>14</sup>, le propriétaire du navire se voit refuser le droit de limiter sa responsabilité, si l'évènement à l'origine des dommages est du à une faute personnelle de sa part<sup>15</sup>, et la faute à laquelle se référerait la convention était la faute simple, même légère, telle qu'envisagée par la convention de 1957.

Par conséquent il apparaît clairement que la C.L.C. retient comme conduite supprimant le droit de limitation de la responsabilité du propriétaire de navire une faute personnelle appelée par la doctrine Française « *faute ordinaire* » ou « *faute simple* », de la part du propriétaire du navire.

---

<sup>13</sup>- Article V § 1 de la convention de 1969/1992.

<sup>14</sup> -Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire de mer, conclue à Bruxelles le 10 Octobre 1957.

<sup>15</sup> -C.L.C. art. V, § 2.

Concernant l'appréciation de la notion de faute, les juges retiennent contre l'armateur non seulement toute faute par omission, mais aussi, souvent, la faute d'omission qui consiste à ne pas avoir exercé un contrôle suffisant sur le navire et les conditions d'exploitation de celui-ci, M. Du PONTAVICE a également énuméré certains cas précis où une faute personnelle de l'armateur peut être retenue : « *vice du navire, absence de qualification du personnel, ordre de prendre la route la plus courte sur laquelle a eu lieu l'accident* »<sup>16</sup>.

Quant à l'appréciation du caractère personnel de la faute, nous pouvons nous référer à une décision de la cour d'appel de Rennes afin de déterminer son critère : « *la faute personnelle s'entend de la faute, quelle qu'en soit la gravité, commise par les dirigeants sociaux ou par toutes personnes qui sont assimilées à l'exception de celles qui ne disposent que d'une délégation limitée de pouvoirs, et notamment du capitaine, alors même que celui-ci représente l'armateur dans la gestion commerciale du navire. Les fautes commises par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions ne peuvent être imputées au propriétaire du navire personnellement, dès lors qu'il n'est pas démontré qu'elles révèlent une incompétence caractérisée qu'il ne pouvait ignorer* »<sup>17</sup>, il est donc évident que la faute personnelle doit résulter d'un acte des dirigeants de la société et qu'une faute du capitaine n'engage pas la responsabilité du propriétaire du navire à moins que cette faute ne soit trop grossière.

Il apparaît ainsi que la notion de faute personnelle est largement entendue par les Tribunaux, en effet, il s'agit non seulement de la faute personnelle, au sens propre du terme, des directeurs de la société, propriétaire du navire, mais peut consister en la faute des employés de la société, dans le cas où les dirigeants de celle-ci non pas exercé des contrôles suffisamment diligents sur les activités des employés.

---

<sup>16</sup>- E. Du PONTAVICE, « la pollution des mers par les hydrocarbures », L.G.D.J., 1968, p. 44.

<sup>17</sup> -Cour d'appel de Rennes, 30/3/1988, navire *Kirsten-Skou*, consulté le 20 avril 2023 sur le site :

<https://wikimemoires.net/2012/11/le-caractere-personnel-de-la-faute-inexcusable/>

*Le fondement de la responsabilité civile du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollution en droit international*

---

Comme la chance de commettre une faute personnelle est fréquente chez le propriétaire, cela peut entraîner plusieurs conséquences : le droit de limitation risque d'être très fragile, ensuite, il semble que la preuve de l'existence ou non d'une faute personnelle retarde souvent le règlement des indemnités, enfin l'interprétation diversifiée de la notion de faute personnelle par les Tribunaux nationaux pourrait entraîner l'inégalité d'indemnisation des dommages par pollution dans les Etats contractants.

C'est dans ce souci que les négociateurs ont décidé de suivre l'exemple de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes<sup>18</sup>, en retenant comme critère la faute inexcusable au lieu de la faute personnelle, aussi, le protocole de 1992 a fortement modifié la règle de droit, désormais, la faute qui entraîne déchéance de la limitation, c'est seulement la faute personnelle du propriétaire, commise volontairement ou la faute inexcusable, la faute commise « *témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* »<sup>19</sup>, il s'agit ici de l'acte fautif unanimement qualifié par la doctrine Française de « *faute inexcusable* »<sup>20</sup>.

La jurisprudence Française a eu l'occasion de se prononcer sur la substance de la « *faute inexcusable* », le tribunal de commerce de Bordeaux, dans l'affaire du *Heidberg*, a interprété avec une grande sévérité à l'égard de l'armateur, la notion de « *faute inexcusable* » et a privé ainsi l'armateur des droits de limitation de la responsabilité dans le régime de la Convention de 1976<sup>21</sup> : « *la convention de 1976 ne peut canaliser comme établissant un droit inconditionnel conférant à l'armateur maritime la possibilité d'user de la faculté de limiter sa responsabilité pour tous faits ou dommages pouvant lui être imputées ; elle consacre en fait un privilège auquel peut seul*

---

<sup>18</sup>- Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, conclue à Londres le 19 Novembre 1976.

<sup>19</sup> -Article 5 § II de la C.L.C. 1969/1992.

<sup>20</sup> - R. RODIERE et E. Du PONTAVICE, droit maritime, précis Dalloz, 11<sup>ème</sup> ed., 1991, France.

<sup>21</sup> -Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, conclue à Londres le 19 Novembre 1976.

*prétendre l'armateur qui prend en permanence, c'est à dire en toutes circonstances, les dispositions imposées par les lois et les usages de la mer, les mesures permettant à ses navires de naviguer en assurant à tout moment leur sécurité et celle des tiers, personnes ou biens matériels, se conduisant ainsi en professionnels de toute confiance et compétence.... »<sup>22</sup>.*

Quoi qu'il en soit le protocole de 1992 accorde au propriétaire de navire un droit pratiquement non réfutable de limitation de la responsabilité, a cet égard, il est venu renforcer d'une façon radicale le principe de limitation de la responsabilité, dans la C.L.C. la responsabilité sans faute du propriétaire est limitée, mais d'une façon modérée, étant donné qu'une faute ordinaire de sa part fait échec à la limite, l'importance de la notion de faute permet d'estimer que celle-ci coexiste avec un mécanisme objectif de responsabilité, or l'amendement introduit par le protocole de 1992 rend la limitation de responsabilité comme une règle presque absolue, et par conséquent, élimine considérablement l'importance du rôle de la faute, rôle traditionnel qu'elle joue dans le domaine du droit maritime<sup>23</sup>.

La limitation est opposable à tout créancier fondant sa demande sur un dommage de pollution, telle que définie par l'article II § 6 de la convention<sup>24</sup>, ce même article assimilant aux « *dommages par pollution* », le coût des « *mesures de sauvegarde* », comme le dommage causé par ses mesures, il semble que la limitation soit aussi opposable aux créanciers qui ont contribué à ses mesures.

#### **4.2 Les raisons de la limitation de la responsabilité civile.**

Le principe général qui régit le droit de la responsabilité civile est celui de la « *restitutio in integrum* » en vertu duquel la victime est en droit de réclamer à l'auteur dudit dommage une réparation intégrale dès lors que les conditions du dommage indemnisable sont réunies, il existe cependant des exceptions à ce principe, c'est notamment le cas en droit maritime où la responsabilité est traditionnellement limitée, cela explique sans doute la

---

<sup>22</sup> -D.M.F., 1993, p. 706 et DMF, 1994 p. 23.

<sup>23</sup> -P. BONASSIES, le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes, E.R.M., n° 1, 1986, p. 105-135, p.134.

<sup>24</sup>- Voir, supra p. 62.

raison pour laquelle les conventions sur la limitation de la responsabilité<sup>25</sup> existaient déjà bien avant la naissance de la C.L.C. A première vue cette dernière hérite cette tradition, puisqu'elle ne fait pas exception à cette règle. cependant il ne s'agit pas, semble-t-il d'un simple héritage de la tradition du droit maritime mais d'une contrepartie du fondement de la responsabilité retenue par cette convention, il apparaît logique que lorsque la responsabilité est engagée automatiquement sans tenir compte d'une faute, qu'elle soit limitée sous réserve que les limites soient suffisamment importantes, sinon les charges imposées aux responsables seront trop lourdes, ce qui nuirait à l'exercice de leurs activités indispensables à la société, plus la responsabilité est lourde de conséquences, plus elle doit être limitée, il s'agit en fait d'un effort à faire pour maintenir un certain équilibre entre les divers intérêts en cause, il semble ainsi que le principe de limitation de la responsabilité dans la convention de 1969<sup>26</sup> a été dicté par la nature objective de la responsabilité et les charges que cette responsabilité implique.

Plusieurs raisons sont couramment avancées pour justifier le recours à la limitation de responsabilité du propriétaire du navire.

D'abord, la limitation de responsabilité du propriétaire de navires a été instituée en vue d'encourager le transport maritime qui était considéré comme une activité très risquée.

Ensuite, la promotion d'une flotte nationale capable de soutenir la concurrence internationale a conduit plusieurs Etats à introduire dans leur législation la limitation de responsabilité du propriétaire de navires.

Si ces deux raisons s'avéraient pertinentes dans le passé, les avancées technologiques observées actuellement dans la navigation maritime l'ont rendu beaucoup plus sûre.

---

<sup>25</sup> -Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire de mer, conclue à Bruxelles le 10 Octobre 1957.

<sup>26</sup> -Le code maritime Algérien consacre également le principe de la limitation de la responsabilité et renvoie aux règles de calcul établies par les Conventions internationales en la matière auxquelles l'Algérie est partie.

Des raisons plus actuelles pourraient expliquer la limitation de responsabilité dans le domaine du droit maritime, d'une part, les évolutions technologiques observées dans le transport maritime n'ont pas totalement fait disparaître les risques inhérents à cette activité, d'autre part, la limitation de responsabilité du propriétaire de navires répond à la volonté de répartir les risques liés au transport maritime entre les différents bénéficiaires de cette activité, une autre raison qui pourrait actuellement justifier la limitation de responsabilité du propriétaire de navire réside dans la volonté d'éviter au transporteur de la cargaison polluante de supporter l'ensemble des risques et coûts induits par l'absence de limitation de responsabilité, l'absence de limitation de responsabilité pourrait conduire soit les armateurs propriétaires à se retirer de l'activité du transport maritime soit le propriétaire de navire à payer une prime d'assurance plus élevée en vue de couvrir sa responsabilité physique.

Enfin, la limitation de responsabilité, dans le contexte du commerce moderne actuel, répond aux nécessités de l'assurance, en effet, les capacités du marché de l'assurance ne sont pas illimitées, une responsabilité illimitée est considérée comme inassurable ou, au moins, entraînerait des coûts d'assurance très élevés, en outre, les coûts d'assurance constituent une très grande partie des coûts générés par le transport maritime, exposer le propriétaire de navire à une responsabilité illimitée conduirait à une prime d'assurance plus élevée qui pourrait être une lourde charge pour l'industrie du transport maritime.

### **4.3 Les critiques au principe de limitation de la responsabilité civile.**

Un certain nombre de critiques ont été formulées à l'adresse du principe de la limitation de la responsabilité parmi lesquelles deux retiendront principalement notre attention.

La première critique relève de l'analyse économique de la règle de droit quant à la seconde elle met en relief la rupture du principe pollueur-payeur qui a tendance à mettre en relief le rôle dissuasif de la responsabilité civile<sup>27</sup>, autrement dit, l'économiste considère que l'indemnisation des victimes d'un accident n'est pas le but principal de la responsabilité civile, cette dernière doit offrir aux parties en cause des incitations à un meilleur comportement, selon le professeur André TUNC : « *l'indemnisation de la victime est, elle aussi, une fonction fondamentale de la responsabilité : on ne peut en douter, la responsabilité doit à la fois décourager les comportements antisociaux et assurer l'indemnisation de ceux qui seraient victimes d'un tel comportement* »<sup>28</sup>.

Aussi, les analyses économiques de la règle de droit critiquent telles le principe de plafonnement de la responsabilité civile, à la limite, le plafonnement de responsabilité civile apparaît comme une légitimation des actes de pollution, en effet, le propriétaire qui souscrit à une police d'assurance équivalente au plafond de sa responsabilité civile éventuelle n'éprouve pas le besoin de prendre les mesures préventives en vue d'éviter sinon de minimiser autant que possible les risques d'accidents maritimes sources de marées noires ; les analyses économiques considèrent que les limites de responsabilité accordées aux pollueurs diluent l'effet dissuasif recherché à travers la condamnation de celui-ci à payer des dommages-intérêts aux victimes.

---

<sup>27</sup> -A. OGUS et M. FAURE, « *économie du droit : le cas Français* », Paris, éditions Ponthéon-Assasse, 2002, M. Faure, « *l'analyse économique du droit de l'environnement* », Bruxelles, Bruylant, 2007.

<sup>28</sup> -A. TUNC, « *la sécurité routière. Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation* », Paris, Dalloz, 1966, n°170.

L'affaire de l'*Erika* illustre parfaitement cet état de chose. En effet, le propriétaire du navire pollueur (*la société Tevere Shipping*) a vu sa responsabilité civile être écartée dès lors qu'il a constitué un Fonds de garantie de 84 millions de F.F., auprès du tribunal de commerce de Nantes alors que l'étendue des dommages subis par les victimes étaient évaluées à 6 milliards de F.F., par un cabinet d'expertise sollicité par les collectivités locales sinistrées<sup>29</sup>.

La deuxième critique adressée à la limitation de responsabilité et que cette dernière n'est pas conforme au principe « *pollueur-payeur* », particulièrement sa fonction curative qui se manifeste à travers la responsabilité civile du pollueur. En effet, les écarts énormes qui existent entre les plafonds de responsabilité civile du propriétaire de navire et les estimations des coûts des dommages affaiblissent considérablement la portée du principe d'indemnisation contenu dans les dispositions de la C.L.C. 1969, la limitation de responsabilité ne permet pas de produire un effet dissuasif à l'égard des propriétaires des navires.

#### **4.4 La constitution d'un Fonds de limitation de la responsabilité.**

Aux termes de l'article V paragraphe 3 de la Convention de 1969, le propriétaire du navire, pour pouvoir bénéficier du droit de limitation doit constituer un fonds selon les limites de sa responsabilité devant un tribunal de l'un des États contractants où une action a été engagée c'est-à-dire, si l'on se réfère à l'article IX de la convention, un État où a été causé un « *dommage par pollution* », où des « *mesures de sauvegarde prises* », à cette condition la convention ajoute quelques règles concernant la distribution du fonds, la distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises, ce qui signifie comme théorie que la distribution du fonds ne se fera qu'après que le montant total de tous les dommages ait été fixé, par ailleurs toute personne ayant versée une indemnité pour « *dommage par pollution* » est subrogée aux droits dont jouit la personne indemnisée selon la convention, sous réserve qu'une subrogation

---

<sup>29</sup> Y-D. TUEBLEY, « *la Côte d'Ivoire et la gestion durable des ressources naturelles marines* », thèse de doctorat, université de Maastricht, 2010, p. 269.

soit autorisée par la loi nationale applicable<sup>30</sup>, enfin, la convention contient aussi des règles de compétence, au terme de son article IX, une action en responsabilité fondée sur son texte ne pourra être intentée que devant les tribunaux de l'état victime de pollution ou, si plusieurs états ont été victimes de pollution, devant les tribunaux de l'un de ces états, les états signataires devant veiller à ce que leurs tribunaux soient compétents pour juger semblables actions, pour les autres règles de procédure la convention, sans le dire expressément, s'en remet aux droits nationaux.

#### **4.5 Le montant de la limitation.**

S'inspirant de la convention de 1957, la C.L.C. avait prévu que le montant de la limitation s'élèverait à 2000 Franc-or à 65,5 milligramme d'or au titre de 900/1000<sup>es</sup> francs dits « francs Poincaré » par tonneau (soit environ 160 euros), mais cette limitation était plafonnée à 210 millions de francs-or, soit environ 16 millions d'euros, un protocole signé à Londres le 19 novembre 1976 a d'abord remplacé les francs Poincaré par les droits de tirage spéciaux ( D.T.S ), il a ensuite assez fortement augmenté le montant de la limitation, le portant à 3 millions de D.T.S. pour les navires dont la jauge ne dépasse pas 5000 unités, cette somme étant augmentée de 420 D.T.S. par unité de jauge supplémentaire, avec un montant maximum de 59,7 millions D.T.S. ( soit, au premier Janvier 2001 une somme d'environ 81 millions d'euros).

Par décision du 18 Octobre 2000, l'O.M.I. a décidé d'augmenter de façon assez sensible les montants ainsi indiqués. Le montant de base est porté à 4 510 000 D.T.S., étant augmenté de 631 D.T.S. par unité de jauge au-delà de 5 000 unités, avec un maximum de 89 770 000 D.T.S.<sup>31</sup> (soit, au 31 Décembre 2005 une somme d'environ 110 millions d'euros), ces montants sont entrés en vigueur pour les sinistres survenus après le 1<sup>er</sup> Novembre 2003.

Dès l'origine, les montants de limitation institués par la C.L.C. de 1969 ont été critiqués, d'une part, il est apparu qu'il n'était pas heureux de

---

<sup>30</sup> -Article V § 5 et 6 de la convention de 1969.

<sup>31</sup>- Article 5 § I de la C.L.C. de 1969.

plafonner la limitation à un montant, alors de 210 millions de Franc-or, montant correspondant à la responsabilité encourue par un pétrolier d'environ 105 000 tonneaux ou unités de jauge, car la chose ne pourrait qu'inciter les armateurs à acquérir des pétroliers d'un tonnage plus élevé, voire fortement plus élevé, et donc plus dangereux, puisque, du point de vue de la responsabilité, le tonnage supérieur à 105000 tonneaux ne leur coutait rien, d'autre part, les taux de limitation eux-mêmes sont apparus trop faibles.

C'est ainsi que si la convention de 1969 avait été appliquée au *Torrey-Canyon*, les victimes auraient eu à leurs disposition un Fonds d'environ 65 millions de francs, alors que les dommages causés ont été très supérieurs, appliquée à *l'Amoco-Cadiz*, la convention aurait limité la réparation à 110 millions, alors que les dommages invoqués, sinon prouvés, étaient près de vingt fois supérieures<sup>32</sup>.

De ces insuffisances, les rédacteurs de la C.L.C. de 1969 ont demandé, dans une résolution additionnelle à la convention, que fut créé un fonds international destiné à relayer l'indemnisation procurée par la convention, c'est ce fonds qui a été créé par la convention du 18 Décembre 1971<sup>33</sup>.

## **5. Conclusion**

Il apparait au terme de cette étude, que seul le propriétaire voit sa responsabilité engagée en cas de pollution par les hydrocarbures, ce système présente certains avantages dans la mesure où il clarifie la question de la partie responsable, ce qui facilite l'identification de la personne à laquelle les demandes d'indemnisation doivent être soumises, il permet également d'éviter l'assurance multiple et contribue ainsi à relever les niveaux théoriques de la responsabilité à assurer. Toutefois, la canalisation de la responsabilité prévue dans la convention C.L.C. va plus loin, puisqu'elle interdit expressément les demandes d'indemnisation adressées à divers autres acteurs (dont les exploitants, les gérants et les affréteurs) qui peuvent pourtant fort bien exercer sur le transport une influence aussi grande que le propriétaire du navire.

---

<sup>32</sup> -P. Bonassies et C. Scapel, droit maritime L.G.D.J. 2006 p. 315.

<sup>33</sup>- Voir, infra, p. 104 et s.

*Le fondement de la responsabilité civile du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollution en droit international*

---

Ces personnes sont protégées contre toute demande d'indemnisation à moins que le dommage ne "résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement" (conditions qui sont les mêmes que celles entraînant pour le propriétaire la perte du droit de limiter sa responsabilité), ainsi protégées, ces personnes peuvent agir avec la quasi-certitude d'être protégées contre toute demande d'indemnisation en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures, une telle protection des principaux acteurs est contreproductive eu égard aux efforts entrepris pour responsabiliser les opérateurs dans tous les domaines du secteur maritime.

C'est pourquoi il convient d'éliminer de la convention C.L.C. l'interdiction frappant les demandes d'indemnisation à l'encontre de toute une série d'acteurs importants du transport des hydrocarbures par mer et que, dans la mesure où l'on juge nécessaire de protéger certains acteurs, le seuil devrait au moins être abaissé au niveau de celui préconisé pour le propriétaire.

Quant aux détails pratiques d'une telle mesure, il convient d'observer que, là aussi, le régime applicable jusqu'en 1996, date à laquelle les protocoles de 1992 sont entrés en vigueur, canalisait la responsabilité de manière beaucoup plus stricte, puisqu'il n'excluait que les préposés ou mandataires du propriétaire du navire, et encore uniquement dans la mesure où les dommages ne résultaient pas de leur fait ou de leur omission personnelle.

Le droit des propriétaires de navires de limiter leur responsabilité est quasiment inaliénable, comme nous l'avons déjà vu, le propriétaire ne perd son droit de limiter sa responsabilité que s'il est établi que les dommages dus à la pollution "résultent de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement", une négligence, voire une négligence grave, de la part du propriétaire ne correspond pas à cette définition, il est dès lors évident que, dans la plupart des cas, il serait très difficile de franchir ce seuil, mais, étant donné les risques

considérables liés au transport d'hydrocarbures par mer, la responsabilité du propriétaire devrait plus souvent être illimitée.

Le problème de la quasi-inaliénabilité des droits du propriétaire est encore aggravé par les méthodes au moyen desquelles sa responsabilité est établie, elle est en effet calculée uniquement sur la base de la taille du navire, sans qu'il soit tenu compte d'autres facteurs tels que la nature de la cargaison transportée et la quantité d'hydrocarbures déversée.

Dans bon nombre de régimes de responsabilité environnementale établis dans les années 1990, la tendance a été à abolir les limites en matière de responsabilité, il en va ainsi du régime communautaire de responsabilité environnementale mis en place, comme le souligne le Livre blanc de la Commission sur la responsabilité environnementale<sup>34</sup>.

C'est pourquoi nous considérons que le seuil actuel dont le franchissement entraîne la perte du droit de limiter la responsabilité doit être abaissé au niveau de celui d'autres régimes comparables, la responsabilité illimitée devrait à tout le moins intervenir en cas de négligence grave attestée de la part du propriétaire, l'introduction d'une telle mesure garantirait une meilleure correspondance entre la responsabilité assumée par le propriétaire et les actes de celui-ci et produirait à la fois des effets préventifs et des effets répressifs.

### **Liste Bibliographique :**

- **Livres :**

- A. OGUS et M. FAURE, « économie du droit : le cas Français », Paris, éditions Ponthéon-Assasse, France, 2002.
- E. Du PONTAVICE, « la pollution des mers par les hydrocarbures », L.G.D.J., 1968.
- Karine LE COUVIOUR, la responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, livre sur internet, Presses

---

<sup>34</sup>-Commission Européenne, Livre blanc sur la responsabilité environnementale, C.O.M. (2000) 66 final du 9 février 2000. <https://ec.europa.eu/liability>

***Le fondement de la responsabilité civile du transporteur maritime des hydrocarbures pour faits de pollution en droit international***

---

universitaires d'Aix-Marseille, édition 2007, consulté le 20 Avril 2023 ; sur le site :

<https://books.openedition.org/puam/924?lang=fr>

- M. DESPAX, droit de l'environnement, Litec Droit, Paris 1980.
- P. Bonassies et C. Scapel, droit maritime L.G.D.J. France, 2006.
- R. RODIERE, précis de droit maritime introduction et armement, Dalloz, 1965.
- R. RODIERE et E. Du PONTAVICE, droit maritime, précis Dalloz, 11ème ed., 1991

- **Thèses :**

- T. SIMON, la responsabilité civile des dommages en mer causés par les hydrocarbures, thèse Paris II, 1976.
- Y-D. TUEBLEY, « la Côte d'Ivoire et la gestion durable des ressources naturelles marines », thèse de doctorat, université de Maastricht, 2010.

- **Articles.**

- A. TUNC, La sécurité routière, Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation. In: *Revue internationale de droit comparé*. Vol. 18 N°4, Octobre-décembre 1966.
- J.P. QUENEUDEC, l'incidence de l'affaire du Torrey-Canyon sur le droit de la mer, A.F.D.I. volume 14, n° 14, 1968.
- M. Faure, « l'analyse économique du droit de l'environnement », Bruxelles, Bruylant, 2007.
- Ph. Le TOURNEAU, droit de la responsabilité et des contrats, Dalloz Action, n° 51, 2004/2005
- P. BONASSIES, le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes, E.R.M., n°1, 1986.

- **Communication :**

Nom complet du chercheur, titre complet de la communication, titre du séminaire, , pays , la date .

- **Sites web :**

- Commission Européenne, Livre blanc sur la responsabilité environnementale, C.O.M. (2000) 66 final du 9 février 2000. <https://ec.europa.eu › liability>
- <https://wikimemoires.net/2012/11/le-caractere-personnel-de-la-faute-inexcusable/>

- **Textes juridiques :**

- Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire de mer, conclue à Bruxelles le 10 Octobre 1957.
- Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, conclue à Londres le 19 Novembre 1976.
- Convention Internationale Sur La Responsabilité Civile Pour Les Dommages Dus A La Pollution Par Les Hydrocarbures sur le site : [https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC\\_f.pdf](https://www.iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/69CLC_f.pdf)
- Protocole de 1992 sur La responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures modifiant la Convention internationale de 1969
- Code maritime Algérien, sur le site : [https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/code\\_maritime.pdf](https://www.douane.gov.dz/IMG/pdf/code_maritime.pdf)