

La Problématique de L'imputation de la Responsabilité Civile pour Faits de Pollution Dus au Transport Maritime D'hydrocarbures en Droit International.

the Issue of the Attribution of Civil Responsibility for Pollution's Acts due to the Marine Transport of Hydrocarbons in International Law.

Ahmed Madani*

Université Abou Bekr Belkaid, Tlemcen, Algérie.

Madani_ahmed2003@yahoo.fr

Date de soumission : 30/05/2021 – Date d'acceptation : 02/06/2021 – Date de publication : 09/06/2021

Résumé L'objet de notre étude porte sur la problématique de l'imputation de la responsabilité civile pour faits de pollution dus au transport maritime d'hydrocarbures en droit international. C'est la raison pour laquelle nous nous intéresserons particulièrement à la convention de 1969/1992 sur la responsabilité civile du transporteur maritime pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Le préambule de cette convention annonce deux buts, celui de garantir une indemnisation équitable et celui d'uniformiser les règles de procédures et de responsabilité. L'énonciation de ces deux buts préfigure le caractère transactionnel de la convention et pose la question de l'imputation de la responsabilité pour les dommages de pollution générés par le transport maritime d'hydrocarbures. Aussi, nous nous sommes efforcés de répondre à la question de savoir qui doit payer la réparation en cas de pollution par les hydrocarbures.

Mots-clés: responsable - propriétaire – navire – canalisation – exonération – recours.

Abstract: The object of our study relates to the problematic of the attribution of the civil responsibility for acts of pollution due to the maritime transport of hydrocarbons in international place. This is the reason why we are particularly interested in the 1969/1992 convention on the civil liability of maritime carriers for oil pollution damage.

The preamble to this convention announces two goals. That of guaranteeing fair compensation and that of standardizing the rules of procedure and liability.

the enunciation of these two aims prefigures the transactional character of the convention and raises the question of the imputation of the responsibility for the pollution damage generated by the maritime transport of hydrocarbons. Thus, we have attempted to answer the question of who should pay for oil pollution repairs.

Keywords: responsible - owner - ship - pipeline - exemption - appeal.

* Auteur correspondant: Ahmed Madani

La problématique de l'imputation de la responsabilité civile pour faits de pollution dus au transport maritime d'hydrocarbures en droit international.

Introduction :

Les dommages dus à la pollution de la mer par les hydrocarbures, se caractérisent par leur gravité sur le plan écologique, économique et humain. La nécessité de les réparer ne fait pas de doute, mais on se heurte souvent à la spécificité du monde maritime où la preuve est souvent difficile à établir et où se pose particulièrement la question de l'imputabilité de la responsabilité

L'échouement du *Torrey-Canyon*, le 18 mars 1967, va servir de déclencheur afin de rechercher des solutions acceptables permettant aux victimes de pollution de recevoir réparation. En effet, suite à ce sinistre, la communauté maritime s'est préoccupée de prévoir une réparation adéquate des dommages dus à la pollution de la mer par les hydrocarbures.

Dans un premier temps et afin de permettre des réparations amiables immédiates, les opérateurs économiques eux-mêmes, pour améliorer leur image de marque et éviter si possible de lourds contentieux, avaient, dès janvier 1969, mis en place un système volontaire d'indemnisation des dommages de pollution, l'accord TOVALOP (*Tankers Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*)¹, aujourd'hui supprimé. En vertu de cet accord et en cas de pollution par hydrocarbures, les armateurs signataires de l'accord s'engageaient à indemniser les gouvernements des dépenses par eux encourues, ce dans la limite de 100 dollars par tonneau de jauge du navire² responsable avec un plafond de 10 millions de dollars.

Dans un deuxième temps, les Etats ont pris le relai en saisissant l'O.M.C.I.³ de l'ensemble des questions touchant à la pollution des hydrocarbures. De son côté, et également suite à cette catastrophe, l'O.M.C.I. a mis en place un comité juridique en son sein pour traiter les sujets de la « pollution par les hydrocarbures ».

C'est dans ces circonstances que fut signée à Bruxelles, sous l'égide de l'O.M.C.I., une convention sur la responsabilité civile du transporteur maritime pour les dommages dus à la « pollution par les hydrocarbures » de 1969, dite C.L.C.⁴. L'Algérie a ratifié cette convention⁵

¹ F. Odier CH. Vignier, *Fonds d'indemnisation des dommages de pollution maritime, plan TOVALOP et CRISTAL* », Jurisclasseur Environnement, 1994, fascicule 672, p. 4.

² Dans le domaine maritime le tonneau est une unité de volume utilisé pour chiffrer les capacités intérieures d'un navire en général, pour un navire de charge, il va donner une idée de sa capacité en transport de marchandises. Un tonneau de jauge correspond à un volume de 2,83 mètres cubes.

³ L'O.M.C.I., l'Organisation Maritime Consultative internationale a été créée en 1948 devenue depuis 1982 O.M.I. Organisation Maritime Internationale est une institution spécialisée des Nations Unies chargée d'élaborer les normes relatives à la sécurité en mer. Elle regroupe aujourd'hui 162 Etats qui siègent au sein de son assemblée. Cette dernière, élit l'organe dirigeant de l'O.M.I., le conseil qui comporte 40 Etats, répartis entre plusieurs collèges, représentant les Etats en fonction du tonnage de la flotte ou de la longueur de leur littoral.

⁴ Convention sur la responsabilité civile du transporteur maritime pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969; pour le texte français de la convention, voir, J.P. Quéneudec *Conventions maritimes*, Pedone, 1979, p. 729.

⁵ Ratifiée par l'Algérie en date du 4 Juillet 1972, ordonnance n° 72 – 17 du 7 Juin 1972 portant ratification de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles le 29 Novembre 1969, JORADP, n° 53 du 4 Juillet 1972, p. 654.

et a introduit en droit algérien interne des dispositions reprises de cette convention⁶ qui a été modifié par le Protocole du 27/11/1992⁷ (ainsi devenue Convention de 1969/1992) texte également ratifié par l'Algérie⁸ et aujourd'hui en vigueur. En parallèle à cette Convention, avait été signée à Bruxelles le 18 Décembre 1971 une Convention portant création d'un Fonds International d'indemnisation par les propriétaires de cargaisons pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite FIPOL,⁹ modifié elle-même en même temps que le protocole de la Convention sur la responsabilité civile de 1992¹⁰.

Le premier texte fixe les modalités de la réparation et le second a permis de constituer la masse financière nécessaire à l'indemnisation des victimes en en déterminant les conditions d'application.

L'objet de notre étude porte sur la problématique de l'imputation de la responsabilité civile pour faits de pollution dus au transport maritime d'hydrocarbures en droit international, c'est la raison pour laquelle nous nous intéresseront particulièrement à la Convention de 1969/1992 sur la responsabilité civile du transporteur maritime pour les dommages dus à la « pollution par les hydrocarbures ».

Le préambule de cette convention annonce deux buts, le premier est celui de garantir une indemnisation équitable, le second est celui d'uniformiser les règles de procédure et de responsabilité¹¹. L'énonciation de ces deux buts préfigure le caractère transactionnel de la convention et pose la question de l'imputation de la responsabilité pour les dommages de pollution générés par le transport maritime d'hydrocarbures. A qui doit incomber la responsabilité? Au propriétaire de la cargaison ou au responsable du navire? Si c'est au responsable du navire, est ce à l'exploitant ou au propriétaire? En d'autres termes qui va payer la réparation en cas de pollution par les hydrocarbures?

Afin de répondre à ces questions il nous faut d'abord déterminer la personne responsable (TITRE 1), pour nous intéresser ensuite au problème de la canalisation de cette responsabilité (TITRE 2).

⁶ Articles 117 à 130 de l'ordonnance N° 76 – 80 du 23 Octobre 1976 portant code maritime modifié et complété) par la loi 98 – 05 du 25 Juin 1998.

⁷ Protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la « pollution par les hydrocarbures », conclu à Londres le 27 novembre 1992.

⁸ Ratifié par l'Algérie, Cf., Décret Présidentiel n°98-123 du 18 Avril 1998 portant ratification du Protocole de 1992, modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

⁹ Cette Convention a été ratifiée par l'Algérie en vertu de l'ordonnance n°74-55 du 13 Mai 1974, JORADP n°45 du 4 Juin 1974.

¹⁰ Ce protocole a été ratifié par l'Algérie en vertu du décret présidentiel n° 98-124 du 18 Avril 1998, JORADP n° 25 du 26 Avril 1998.

¹¹ La C.L.C. dans son préambule : « Convaincus de la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant des fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires », « Désireux d'adopter des règles et des procédures uniformes sur le plan international pour définir les questions de responsabilité et garantir en de telles occasions une réparation équitable »

La problématique de l'imputation de la responsabilité civile pour faits de pollution dus au transport maritime d'hydrocarbures en droit international.

TITRE 1 : La détermination de la personne responsable.

Le paragraphe premier de l'article III de la convention de 1969/1992 dispose : « le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus au paragraphes 2 et 3 du présent article ». Ce paragraphe énonce le principe selon lequel le propriétaire du navire est responsable des faits de pollution par les hydrocarbures (Sous-titre 1) et il nous renvoie, en même temps à un certain nombre d'exceptions qui l'exonèrent de sa responsabilité (Sous-titre 2) tout en lui reconnaissant un droit de recours (Sous-titre 3). Lorsque plusieurs navires sont en cause, les propriétaires de tous les navires sont solidairement responsables (Sous-titre 4).

Sous – titre 1 : La responsabilité du propriétaire du navire.

La Convention de 1969/1992 a choisi, pour des raisons pratiques et surtout afin d'accorder une efficacité et une certitude d'indemnisation, de désigner pour responsable pour fait de « pollution par les hydrocarbures » le propriétaire du navire. Toutefois, l'entente s'est réalisée en même temps qu'un compromis : Le propriétaire du navire est le responsable, étant entendu qu'un Fonds d'indemnisation international alimenté par les compagnies pétrolières serait créé plus tard pour compléter le premier degré de responsabilité¹².

Le propriétaire du navire est défini comme « la ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles, le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la ou les personnes, dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistré comme étant l'exploitant des navires, l'expression propriétaire désigne cette compagnie »¹³. Une personne, au sens de la Convention, signifie « toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé y compris un Etat et ses subdivisions politiques »¹⁴.

Cette règle, qui n'a pas été adoptée sans vives résistances¹⁵, est fondée sur des considérations purement pragmatiques. Parmi les diverses personnes liées au navire (affréteur, armateur- gérant, exploitant) le propriétaire de navire est la personne relativement facile à trouver, puisque la simple consultation du registre national d'immatriculation suffit à révéler l'identité du propriétaire nominal du navire. Faisant état de l'esprit du temps, Emmanuel Langavant écrivait : « le propriétaire de la cargaison peut changer en cours de route, tandis que l'identité du propriétaire du navire est une donnée constante, facile à appréhender » et

¹² C'est pourquoi fut signé le 18 Décembre 1971 à Bruxelles une Convention portant création d'un Fonds International d'Indemnisation pour les dommages dus à la « pollution par les hydrocarbures » (F.I.P.O.L.) modifié par un protocole signé lui aussi, le 27 Novembre 1992, dont le texte a été intégré à la Convention de 1971, ainsi devenue la Convention de 1971/ 1992. Un protocole, adopté le 16 Mai 2003, a, de nouveau modifié les textes originaux.

¹³ Article I. 3 de la Convention de 1969/1992.

¹⁴ Article I. 3 de la Convention de 1969/1992.

¹⁵ Voir les discussions in Documents de l'O.M.I. 1969, LEG/CONF/C.2/SR.2 ; SR. 3 ; SR. 4 ; SR. 5 ; SR. 6 ; SR. 7 ; SR. 8 ; SR. 9 ; SR. 10 ; SR. 11 ; SR. 12 ; SR. 13.

M. Lucchini d'ajouter « en se plaçant sur le terrain de la commodité le propriétaire du navire apparaît – si l'on peut dire - comme la victime la mieux placée, le responsable le plus commode »¹⁶.

Dans les faits cependant, il peut s'avérer mal aisé d'identifier le véritable propriétaire du navire sinistré. Parce que le contentieux qui a suivi l'échouement de l'*Amoco-Cadiz*, le 16 Mars 1978 est un exemple en son genre, nous axerons nos développements sur la décision rendue à Chicago par le juge F. McGarr (*United-States District Court, Northern District of Illinois Eastern Division*)¹⁷.

Rappelons, d'abord, que l'*Amoco-Cadiz* est le nom d'un pétrolier « *super Tanker* ». Son naufrage, au large des côtes Bretonnes, en Mars 1978 provoqua une marée noire considérée, aujourd'hui encore, comme l'une des pires catastrophes écologiques de l'histoire.

Ce pétrolier de 234.000 tonnes de port en lourd construit en 1974, immatriculé au Libéria, long de 330 mètres et affrété par la compagnie Américaine *Amoco-Transport* filiale de la *standard oil*, s'est échoué au large des côtes le 16 Mars 1978. Les 220 mille tonnes de pétrole brut Iranien transporté furent déversés sur 400 kilomètres de côte Bretonne.

L'importance des dommages causés par l'échouage du pétrolier *Amoco-Cadiz* a incité les victimes à écarter la C.L.C. et à porter l'affaire devant la juridiction Américaine.

Les dommages subis s'élevaient à des montants très nettement supérieurs au plafond prévu par la C.L.C. : Le nettoyage de la côte était évalué à 450 millions de Francs, le préjudice subi par le tourisme à 400 millions, et les dégâts causés à la pêche et à la conchyliculture à 140 millions de Francs.

Le navire pollueur était immatriculé au nom d'une société Libérienne *Amoco-transport*, ayant son siège social aux Bermudes. Cette société était une filiale d'*Amoco-international oil company* (A.I.O.C.), elle-même filiale de la *Standard oil of Indiana* (ci-dessous désigné par *standard oil*). Le siège de ces deux sociétés se trouvait aux Etats Unis. A.I.O.C. était une filiale à 100% de la *standard oil*. Les actions d'*Amoco-transport* étaient indirectement détenues par *Standard oil* par l'intermédiaire de tout un réseau de filiales à 100%. La *standard oil* était le premier groupe pétrolier Américain et la huitième compagnie pétrolière mondiale par son chiffre d'affaire.

¹⁶ E.Langavant, *Droit de la mer*, T.1, p.155, Cujas, 1979.

¹⁷ Cette décision, a été intégralement publiée en 1984 dans le *Lloyd's Law Reports*, vol. 2. 304 ; déjà dans l'affaire du *Torrey-Canyon*, les juges Américains avaient refusé de s'arrêter à la *Baracuda Tanker Company*, propriétaire en titre du navire pour mettre en cause directement la responsabilité de l'*Union Oil Company* simple affrèteur sur le papier, voir en ce sens, E. Dupontavice, *affaire droit de l'environnement versus droit maritime ou la décision rendue le 18 Avril 1984 concernant l'Amoco-Cadiz*, Annuaire de droit maritime et aérien 1985, p.10 ; voir pour la genèse de cette affaire, Laurent Lucchini, *le procès de l'Amoco-Cadiz : Présent et voies du futur* in Annuaire Français De Droit International, édition du C.N.R.S., 1985, p. 763 et suivant ; K. Le Couviour, *la responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultants du transport maritime*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille 2007 ; A. Arzel, *le procès de l'Amoco-Cadiz*, écrits, actualité édition ouest France, 2004. P. Bonassies, *l'affaire de l'Amoco-Cadiz, décision finale sur la question de la responsabilité espaces et ressources maritimes* (E.R.M.) 1984, n°1, 1986, p. 183 ; E. Dupontavice, *l'apport du procès de l'Amoco-Cadiz*, in droit de l'environnement marin, S.F.D.E., economica 1988 pp. 273- 290.

La problématique de l'imputation de la responsabilité civile pour faits de pollution dus au transport maritime d'hydrocarbures en droit international.

Le Tribunal Américain saisi s'est déclaré compétent, et a statué selon la législation Américaine. Il a constaté des négligences dans l'entretien des navires, qui se trouvaient hors d'état de naviguer, et dans la formation de l'équipage à l'entretien du bâtiment.

Pour retenir la responsabilité de la *Standard oil*, le juge Américain va en premier lieu constater que le contrôle exercé par *Standard oil* sur ses filiales A.I.O.C. et *Amoco-Transport* était tel que ces dernières ne pourraient pas être considérées que comme des simples instruments au service de la *standard oil*. Celle-ci, souligne t il avait « personnellement » contrôlé la confection, la construction, l'exploitation, de l'*Amoco-Cadiz* et considérée navire comme sa propriété. Par voie de conséquence elle devait répondre non seulement de ses propres fautes, mais aussi de celles d'A.I.O.C. et d'*Amoco-transport* s'agissant de l'exploitation, de l'entretien et de la qualité de l'équipage. Les filiales A.I.O.C. et *Amoco-Transport* contribuaient toutes deux, à leur niveau, à la réalisation de l'objet social de la *Standard oil*, société mère. Elles ne pouvaient pas prendre de décision autonome sur certains sujets sans l'autorisation de la *Standard oil*¹⁸. Aussi, démêlant l'enchevêtrement des sociétés impliquées dans le naufrage de l'*Amoco-Cadiz*, il n'est pas étonnant qu'en qualité de société multinationale intégrée, chargée par l'intermédiaire d'un système de filiales dans l'exploitation, la production, le raffinage, le transport et la vente de produits pétroliers dans le monde entier, que la *Standard-oil* est éait déclaré responsable des actes délictueux commis par l' A.I.O.C. et l'*Amoco-transport*, filiales totalement possédées par elle, entièrement dévouées à sa cause.

L'affaire de l'*Erika* pétrolier battant pavillon Maltais qui a fait naufrage le 12 Septembre 1999 au large de la Bretagne, permet également de rendre compte des difficultés de la recherche des responsables. Cette affaire, à elle seule illustre la complexité des montages sociétaires mis en place pour cacher l'identité du propriétaire. La chaîne de propriété et de gestion de ce navire a fait l'objet d'un rapport détaillé du bureau d'enquête accident-mer¹⁹. Ce rapport met en évidence l'existence d'une politique concertée destinée à rendre le dossier de la propriété du navire particulièrement opaque. On retrouve un schéma relativement comparable dans l'affaire du *Prestige* où encore une opacité aurait été érigée en système²⁰. Le 13 Novembre 2002, le *Prestige*, un pétrolier en transit entre la Lettonie et Gibraltar, au large du cap Finistère, près des côtes de Galice au Nord Ouest de l'Espagne et qui dans une tempête, le 19 Novembre 2002, se brise en deux à 270 kilomètres des côtes de la Galice et coule à 3.500 mètres de fond. S'ensuit une gigantesque marée noire qui va souiller gravement les côtes de Galice, d'Aquitaine, et du sud de la Bretagne.

¹⁸Ibid.

¹⁹ Commission permanente d'enquête sur les événements de mer. (C.P.E.M.) METL/IGFAM/BEA-mer, naufrage suite à la rupture de la coque du navire citerne (produits pétroliers) de 40 miles t. P.L. battant pavillon maltais *Erika* survenu en eaux territoriales dans le sud de Penmarc'h le 12/12/1999 contribution au rapport provisoire d'enquête Paris le 13 Janvier 2000.

²⁰ Albert Ruda Gonzalez, *la réparation du préjudice écologique en Espagne, l'affaire du Prestige*, <https://doi.org/10.400/vertigo.16331>.

Ahmed Madani

Les raisons des critiques de l'opacité de la chaîne de logistiques sont évidentes :

-Le propriétaire des pétroliers (également dénommé armateur) est une société du nom de *Mare Shipping*. Celle-ci est basée au Libéria, et ses actionnaires sont une famille anonyme d'armateurs grecs.

- Le *Prestige* porte pavillon des Bahamas.

- L'affréteur est Crown Ressources, une société immatriculée à Zoug, en Suisse.

- Cette société qui a un bureau à Londres est une filiale du groupe Russe «*Groupe Alpha*».

- Son certificat d'aptitude à la navigation a été délivré par une société de classification Américaine, ABS, après inspection à Dubaï.

- Concernant l'équipage, on y trouve des Roumains, des Philippins, le tout encadré par des officiers Grecs.

- Pour conclure, la cargaison est composée de pétrole Russe chargée à *Ventspils* en Lettonie, à destination de Singapour, avec escale notamment à Gibraltar.

Il apparaît ainsi qu'il est souvent difficile d'identifier le véritable propriétaire du navire. Dans les deux affaires de l'*Erika* et du *Prestige*, la société Maltaise *Tevere Shipping*, propriétaire immatriculé de l'*Erika*, et la société Libérienne *Mare Shipping inc.*, propriétaire se sont révélées être des «*single ship companies*», sans autre patrimoine que le navire, et destinées à organiser l'irresponsabilité des véritables propriétaires des navires. Le propriétaire finit-il par être identifié que l'on découvre qu'il a su organiser son insolvabilité. Tous les contentieux intervenus depuis 1969 démontrent à quel point la réglementation est contournable et ne remplit pas l'objectif qui était assigné par la convention : «la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant des navires»²¹.

Sous – titre 2 : Les cas d'exonération de la responsabilité du propriétaire du navire.

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. En effet, L'article III paragraphe 2 de la Convention de 1969/1992 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 :

- 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

²¹ Préambule de la C.L.C.

La problématique de l'imputation de la responsabilité civile pour faits de pollution dus au transport maritime d'hydrocarbures en droit international.

1969/1992 a consacré une conception extensive de l'acte de guerre puisque lui sont assimilés les hostilités, les insurrections et guerres civiles²².

- Les « phénomènes naturels de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible »²³ :

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.

-Les dommages résultant totalement du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage²⁴ :

L'accent est mis ici 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 intention²⁵. De portée limitée, ce cas d'exonération jouera notamment, en présence de dommages causés par des actes de terrorisme, des sabotages commis par des tiers²⁶. Pour s'en prévaloir avec succès, le propriétaire devra établir que le dommage a été entièrement causé par l'acte intentionnel d'un tiers.

- 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 navigation²⁷ :

Les rédacteurs de la Convention ont voulu, à travers cette disposition, pénaliser les Etats 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 même de celle d'aide à la navigation. A la suite de l'échouement d'un pétrolier Soviétique le *Tsesis*,²⁸ 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 navigation²⁹, 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 1969. En conséquence, l'armateur, fondé à se prévaloir de ce cas excepté, pouvait exiger de l'Etat Suédois qu'il rembourse en intégralité les dommages supportés par les navires.

²² Convention de 1969/1992, article III § 2(a).

²³ Convention de 1969/1992, article III § 2(a).

²⁴ Convention de 1969/1992, article III § 2(b).

²⁵ T. Simon, *la responsabilité civile des dommages en mer causés par les hydrocarbures, thèse Paris II, 1976, p. 236.*

²⁶ Voir travaux préparatoires de la Convention de 1971, LED/CONF2/C.1/FR.7 p. 5.

²⁷ Convention de 1969/1992, article III § 2(c).

²⁸ Sur cette affaire, voir K. Pineus, *l'échouement du Tsesis. Suite et fin du feuilleton*, D.M.F., 1983 p. 248.

²⁹ Revue de Droit Maritime Français, 1983. 248.

- 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.

Sous – titre 3 : Le droit de recours du propriétaire de navire.

Le paragraphe 5 de l'article III de la Convention de 1969/1992 reconnaît au propriétaire du navire un droit de recours : « aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers ». Dans le cas où, par exemple, la pollution de la mer par les hydrocarbures est due à un accident survenu au navire à cause d'une faute commise dans sa construction, le propriétaire peut tenter une action sur le fondement du droit commun contre le chantier naval où le navire a été construit. Dans cette hypothèse, c'est la loi nationale qui s'applique.

Le régime de la responsabilité spécifique qui pèse sur le propriétaire du navire pour faits de pollution par hydrocarbures est certes favorable aux victimes sur certains points, mais il reste cependant critiqué en raison de la canalisation de l'action en responsabilité sur la seule personne du propriétaire du navire, à l'exclusion de toute autre.

Sous – titre 4 : La responsabilité des propriétaires dans le cas où plusieurs navires sont en cause.

L'article IV de la Convention de 1969/1992(C.L.C.) prévoit une responsabilité solidaire : « lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire et qu'un « dommage par pollution » en résulte, les propriétaires de tous les navires en causes sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article III, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible ». Cet article vise surtout le cas de collision entre deux ou plusieurs pétroliers couverts par la Convention 1969/1992(C.L.C.). Autrement dit, le navire qui n'entre pas dans le champ d'application de la Convention ne peut être rendu responsable solidairement selon la Convention. Cet article suppose que, dans un événement de pollution où deux navires sont impliqués et ont tous deux déversés des hydrocarbures persistants, si l'un d'eux est insolvable, l'autre doit payer entièrement les dommages.

TITRE 2 : La canalisation de la responsabilité

La canalisation juridique de l'action en réparation peut se définir comme un procédé qui consiste à orienter l'action des victimes vers un répondant prédéterminé à l'exclusion d'autres personnes dont la responsabilité aurait pu être à priori recherchée. Il s'agit de la problématique de l'immunité des personnes visées à l'article III point 4 de la convention de 1969/1992. Nous essayerons de rechercher les raisons justificatives de cette canalisation

La problématique de l'imputation de la responsabilité civile pour faits de pollution dus au transport maritime d'hydrocarbures en droit international.

(Sous-titre 1) ainsi que ses conséquences (Sous-titre 2). Il reste qu'en dépit de cette canalisation, de nombreuses actions demeurent ouvertes aux victimes (Sous-titre 3).

Sous – titre 1 : Les raisons justificatives de la canalisation.

Selon le l'article III de la Convention de 1969, toute action contre le propriétaire du navire pour les dommages par pollution est interdite en dehors de la Convention, et aucune demande d'indemnisation de ce chef ne peut être formée contre les préposés ou mandataires du propriétaire, quelle soit fondée ou non sur la Convention. Ainsi, le propriétaire de navire bénéficie d'une immunité en dehors de la Convention, tandis que ces préposés bénéficient d'une immunité absolue dans la Convention ou en dehors de celle-ci. Pour les victimes de pollution d'un Etat contractant, elles ne peuvent, en aucun cas tenter une action contre les préposés du propriétaire, même si ces derniers ont commis une faute ; elles ne peuvent, par ailleurs, poursuivre le propriétaire que sur la base de la Convention.

Le protocole de 1992 a, ici, fortement modifié le texte original. La responsabilité instituée par la Convention de 1969/1992 y est fortement canalisée. Le texte nouveau interdit en effet toute action en réparation des dommages par pollution, non seulement contre les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage, mais aussi contre le pilote ou toute autre personne travaillant à bord, tout affréteur, y compris un affréteur coque-nue, tout armateur ou armateur-gérant du navire, tout assistant, toute personne prenant des « mesures de sauvegarde », enfin tout préposé au mandataire des personnes ci-dessus énumérées³⁰.

Il est toutefois important de noter que les immunités ainsi accordées n'ont pas un caractère absolu. La responsabilité de ces personnes peut être mise en cause en cas de faute volontaire ou de faute inexcusable plus précisément en cas de faute commise « ténéairement et avec conscience » qu'un dommage en résulterait probablement³¹.

Il ressort de cette disposition, que la responsabilité est imposée, d'une façon presque exclusive, à celui qui a un titre juridique de propriétaire, non à d'autres personnes. Les personnes énumérées dans cette disposition ne peuvent pas être poursuivis selon la Convention ni en dehors de cette Convention.

De l'avis de ses protagonistes, une telle canalisation présente plusieurs avantages. Elle est d'abord, du point de vue des victimes, le moyen le plus simple, le plus certain, et le plus efficace d'obtenir une indemnisation rapide³². Elle évite ensuite que les personnes autres que le propriétaire de navire n'ait à s'assurer contre les dommages par pollution et élimine la superposition des couvertures d'assurances³³. Même les assureurs étaient favorables à la canalisation exclusive de la responsabilité vers le propriétaire des navires. La raison était toute simple : « la liste exhaustive des parties contre lesquelles aucune demande ne peut être formée

³⁰ Article III. 4 de la Convention de 1969/1992.

³¹ Article III. 4, dernier paragraphe de la Convention de 1969/1992.

³² Documents de l'O.M.I. 1984, LED/CONF. 6/7, p. 31-35.

³³ Documents de l'O.M.I. 1984, LED/CONF. 6/7, p. 31.

apporte la clarté et la certitude nécessaires à la mise en place d'une couverture d'assurance très efficace³⁴.

En conclusion, le protocole de 1992 introduit une canalisation importante mais partielle de la responsabilité pour faits de pollution par les hydrocarbures. D'une part, il interdit aux victimes de poursuivre les personnes énumérées, non les autres personnes non énumérées dans la liste qui pourraient encore être poursuivies en justice par les victimes de pollution selon le droit commun de la responsabilité, une faute ordinaire étant suffisante pour engager leur responsabilité. Ce pourrait être le constructeur ou le réparateur du navire, l'armateur du navire abordeur etc.... D'autre part, il n'empêche pas le propriétaire ni le FIPOL, lorsqu'ils ont un droit de recours suivant le droit commun, d'intenter une action contre les personnes énumérées et celles non énumérées. Autrement dit, les personnes protégées par la canalisation, en l'absence de faute inexcusable, ne seraient pas premièrement responsables, mais peuvent l'être secondairement, par le biais de recours sachant que les droits de recours du propriétaire ou du FIPOL ne sont pas restreints ni par la Convention de 1969/1992 ni par celle de 1971/1992.

Sous – titre 2 : Les conséquences de la canalisation.

La doctrine Française apporte de vives critiques à la canalisation retenue par le protocole de 1992, principalement pour l'immunité accordée aux affréteurs, armateurs et armateurs-gérants. C'est ainsi que le professeur Bonassies parle d' «un bouleversement important aux principes importants de droit maritime »³⁵. Selon cet auteur, l'idée de la canalisation de la responsabilité est justifiée dans le droit nucléaire mais elle ne l'est pas dans la «pollution maritime par les hydrocarbures ». Ceci parce que l'exploitant du navire nucléaire exerce un contrôle très important sur le navire et est lui-même extrêmement contrôlé par son Etat. Ce qui permet d'établir une responsabilité imposée sur lui d'une façon exclusive³⁶.

Dans le même sens M. Du Pontavice a noté qu' «en matière nucléaire, il est absolument nécessaire de canaliser la responsabilité car les sommes qui peuvent être dues sont tellement gigantesques qu'il serait de mauvaise politique d'obliger tous les participants au commerce de mer de s'assurer pour pareille éventualité au motif qu'ils pourraient provoquer un accident atomique, alors que les sommes en jeu en matière pétrolière n'ont pas cette importance. D'autre part, et surtout, dans tous les pays du monde et, en particulier, dans les Etats occidentaux, la surveillance des sites nucléaires, et on rappellera à cet égard que c'est l'exploitant de l'installation nucléaire qui est responsable, est telle de la part des pouvoirs publics que la canalisation de la responsabilité, non seulement ne peut entraîner une certaine négligence mais renforce bien au contraire les mesures prises par les exploitants des sites ». or ce n'est pas le cas dans le modèle de la pollution par les hydrocarbures, il ajoute : « la canalisation est, au contraire, fort dangereuse en matière maritime pure, car il n'y a

³⁴ Documents de l'O.M.I., 1984, LED/CONF. 6/47, 2/4/1984, p.6.

³⁵ P. Bonassies, *la responsabilité pour pollution en droit maritime*, Société Française de Droit de l'Environnement (S.F.D.E.), droit de l'environnement marin développement récent, colloque de Brest, P. 297.

³⁶ Convention de 1962 relative à la responsabilité des exploitants des navires nucléaires (article II .2).

La problématique de l'imputation de la responsabilité civile pour faits de pollution dus au transport maritime d'hydrocarbures en droit international.

pratiquement aucune surveillance sous pavillon de complaisance en particulier et, par ailleurs, la surveillance est bien difficile dans les autres Etats à l'égard des navires : nous avons pu noter, à maintes reprises, qu'elle est en tout cas très inférieure à la surveillance qui existe en matière aérienne sur les avions et sur les pilotes d'avions. Il suffira, par conséquent, en matière maritime, de prendre comme propriétaire, canalisant sur lui la responsabilité, une société d'un seul navire sous pavillon de complaisance et les affréteurs à temps ou coque-nue qui seront, en réalité, les véritables maîtres du navire comme appartenant à un même groupe que le transporteur, n'auront aucune précaution à prendre puisque la Convention modifiée par le protocole les déclarait irresponsables... »³⁷.

Les mêmes soucis de sécurité ont été exprimés par le professeur Bonassies : « certes on peut estimer que la protection de cette sécurité est assurée par la responsabilité pesant sur le propriétaire du navire. Mais ce propriétaire, souvent, ne sera qu'une compagnie financière, se désintéressant de la gestion technique du navire. Or la sécurité de la navigation est d'abord commandée, comme le montre l'exemple de l'*Amoco-Cadiz*, par une gestion technique impeccable. Et si les règles de responsabilité, parce qu'elles ont pour objet premier la réparation et non la sanction, ne sont pas directement propres à imposer une telle gestion, elles peuvent y contribuer fortement. Se sachant juridiquement responsable, l'affréteur coque-nue, l'affréteur à temps, et plus généralement l'exploitant non propriétaire, sera forcé à être plus attentif à la qualité de ses équipages, à la formation de ceux-ci, à l'entretien du navire, tous éléments qui font la sécurité de la navigation »³⁸.

Pour ce même auteur, « si l'immunité ainsi accordée apparaît normale pour les préposés comme pour les assistants ou personnes prenant des « mesures de sauvegarde », elle l'est moins pour les affréteurs ou armateurs-gérants. Rien ici (sauf la pression des P&I Clubs)³⁹ n'interdisait, à partir du principe de responsabilité de plein droit du propriétaire du navire, de conserver aux victimes un droit d'action contre l'affréteur ou l'armateur-gérant »⁴⁰.

Certains autres auteurs, pour contester la canalisation de l'action en responsabilité sur la seule personne du propriétaire du navire, se réfèrent aux intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures. Selon Mr Lavenue : « le transport maritime devenant moins affaire de mer que de finances (...) le propriétaire du navire pourra aussi tirer profit des frets liés à la nature de la cargaison qu'il transporte. Le chargeur de son côté profitera des taux de fret les plus bas sachant que l'état actuel du droit l'exonère pratiquement de toutes responsabilités. Si la responsabilité doit reposer sur celui qui profite de la chose dangereuse le propriétaire du navire et le chargeur, le propriétaire de la cargaison, doivent être objectivement

³⁷ E. Du Pontavice, *l'apport du procès de l'Amoco-Cadiz*, S.F.D.E., droit de l'environnement marin et développement récent, colloque de Brest, p. 281.

³⁸ P. Bonassies, *le droit maritime classique de la sécurité des espaces maritimes*, Espaces et Ressources Maritimes (E.R.M.) n°1, 1986, p. 116-135.

³⁹ P&I Clubs (protecting and indemnity clubs), assurance de protection et d'indemnisation est une forme d'assurance maritime mutuelle fournie par des rassemblements de professionnels.

⁴⁰ P. Bonassies et C. Scapel *Droit maritime*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ) 2006, p. 72.

responsables »⁴¹. Le doyen Chauveau qualifiait d' « erreur d'aiguillage » le fait de placer la responsabilité sur les épaules du propriétaire du navire alors que la nature polluante de la marchandise transportée est la cause directe du dommage⁴². Autant il est normal de retenir la responsabilité d'un navire nucléaire puisqu'il crée le risque, autant il est injuste de la retenir ici, car ce n'est pas le navire qui crée le risque mais la nature de la cargaison, dont l'armateur ne tire aucun profit. Comment ne pas considérer en effet que serait se tromper de voie le fait de placer la responsabilité sur les épaules du propriétaire du navire alors que la nature polluante de la cargaison est la cause la plus directe du dommage ? Si, comme l'avait observé le Doyen Chauveau, nous remplacions la cargaison du *Torrey Canyon* par du vin ou du whisky, il n'y aurait eu aucun dommage. En tout cas le dommage aurait été de moindre ampleur.

Cette prise de position est renforcée par ceux qui considèrent que la canalisation de la responsabilité n'est pas conforme au principe pollueur-payeur rappelé implicitement dans le considérant n°3 de la Convention de 1971/1992 en ces termes : « considérant en outre que les conséquences économiques des dommages par pollution résultant des fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportés en vrac par voie maritime ne devraient pas être supportés exclusivement par les propriétaires des navires, mais devraient l'être en partie par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures. Cette tendance doctrinale trouva un écho au niveau des instances Européennes. En effet, selon une directive du parlement Européen et du Conseil, outre l'exploitant, les sanctions seraient applicables au propriétaire du navire, au propriétaire de la cargaison, au capitaine du navire et à la société de classification⁴³.

De nombreux autres auteurs appellent de leurs vœux l'extension de la responsabilité à l'ensemble des « acteurs » de la pollution, exploitants et affréteurs notamment. *L'Oil Pollution Act Américain* de 1990⁴⁴, et à ce titre, souvent cité au rang des réglementations adoptées en marge de l'O.M.I., ayant fourni la preuve de leur efficacité. Les Etats Unis qui ont ainsi fait le choix de ne pas participer au régime international de responsabilité et d'indemnisation ont opté pour l'extension de la responsabilité aux opérateurs et affréteurs coque-nue, instauré une responsabilité illimitée du propriétaire du navire et notamment prévu d'indemniser les pertes causées à l'environnement, le dommage écologique⁴⁵.

⁴¹ J. J. Lavenue, *pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et les acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures*, Actes du 5ème colloque mondial sur la pollution des mers, Le Pirée, 29 Septembre au 2 Octobre 2004.

⁴² D., 1969, Chron.XXI, p.191.

⁴³ Directive 2005/35/C.E. du parlement Européen et du Conseil du 7 Septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infraction de pollution, en vigueur le 30 Septembre 2005, telles que modifiées par la directive 2009/123/C.E. du parlement Européen et du Conseil du 21 Octobre 2009, en vigueur le 16 Novembre 2009, <http://europa.eu>.

⁴⁴ M. Rénond-Goulloud, *marées noires : les Etats Unis à l'assaut* (l'Oil Pollution Act 1990), DMF, Juin 1991, pp. 349-353.

⁴⁵ G. Wierderkher, « *Domage écologique et responsabilité civile* », in les hommes et l'environnement. Etudes en hommage à Alexandre Kiss, Paris, Frison-Roche, 1998, pp. 513-525.

La problématique de l'imputation de la responsabilité civile pour faits de pollution dus au transport maritime d'hydrocarbures en droit international.

Sous – titre 3 : Les actions ouvertes aux victimes.

En dépit de la canalisation réalisée par la Convention de 1969/1992, l'analyse du texte montre que de nombreuses actions demeurent ouvertes aux victimes⁴⁶. Ces dernières pourront ainsi agir sur le fondement de la Convention de 1910 contre le navire tiers responsable de l'abordage cause de la pollution⁴⁷. Elles pourront agir, sur le fondement de la responsabilité délictuelle, contre la société de classification⁴⁸ qui aura commis une faute dans le contrôle du navire⁴⁹. En effet, une société de classification peut voir sa responsabilité engagée par un tiers dans des circonstances diverses, soit qu'il s'agisse d'un armateur qui a acquitté un navire sur la foi de la cote délivrée par elle au précédent propriétaire, soit qu'une personne subisse un dommage du fait d'un navire atteint d'un vice que n'avait pas décelé la société qui a surveillé sa construction. Eu égard au caractère d'intérêt général des sociétés de classification certains parmi la doctrine ont considéré que leur responsabilité ne devrait être mise en jeu qu'en cas de faute grave, ou en tout cas caractérisée⁵⁰. Mais, le principe en droit de la responsabilité délictuelle⁵¹ selon lequel toute faute engage la responsabilité de son auteur, est de portée absolument générale. Sauf texte en sens contraire, elle ne connaît aucune exception et s'applique à toute entreprise. Les sociétés de classification essayent toutefois, de se protéger contre leur éventuelle responsabilité encourue à l'égard du tiers qui acquiert un navire sur la foi du certificat de classe délivré par elles en insérant dans ces certificats la mention qu'aucune personne étrangère au contrat ne pourra mettre en cause leur responsabilité en raison des mentions du certificat⁵². Les victimes pourront, également, agir contre le chantier naval responsable d'un vice du gouvernail du navire (problème qui s'est posé, dans un contexte juridique différent, dans l'affaire de l'*Amoco-Cadiz*). Elles peuvent agir contre l'assureur qui a imprudemment accordé à un navire en mauvais état l'acceptation nécessaire à son exploitation⁵³. Enfin, les victimes peuvent agir en responsabilité contre l'Etat, en particulier pour faute commise dans la mise en place des aides à la navigation, ou dans le contrôle du navire.

⁴⁶ P. Bonassies, *Après l'Erika : les quatre niveaux de réparation de dommage résultant d'une pollution par hydrocarbures*, revue Scapel, 2000. 14.

⁴⁷ Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, conclue à Bruxelles, le 23 Septembre 1910.

⁴⁸ La classification peut être définie comme l'examen et la cotation technique dont un navire fait l'objet, du fait d'une société privée spécialisée dont la plus ancienne, et sans doute la plus renommée, est une société Britannique L'loyd's Register créée à Londres à la fin du 18^{ème} siècle. Des sociétés de classification existent aussi dans tous les pays maritimes exemple le Bureau Veritas en France, l'American Bureau of Shipping au Etats Unis, le Germanischer Lloyd's en Allemagne etc...

⁴⁹ Article 1382 du code civil Français, article 124 du code civil Algérien ; voir sur ce point P. Bonassies et C. Scapel, *Droit maritime*, L.G.D.J., 2006, p. 145. 240.

⁵⁰ Ph. Boisson et E. Langavant, *L'affaire de la drague Cap-de-la-Hague*, D.M.F. 1981. 131.

⁵¹ En droit Français (article 1382 du code civil) comme en droit Algérien (124 du code civil) ; en droit Français le Conseil Constitutionnel a reconnu à la règle inscrite dans l'article 1382 du code civil valeur de principe Constitutionnel (22 Oct. 1982, D. 1983, note Luchaire).

⁵² Ces clauses ont été condamnées par la jurisprudence Française, Cass. 17 Fév. 1956, D. 1956.17, note d'Esmein ; J.C.P. 1955. II. 8951, note R. Rodière.

⁵³ Cf., C. Scapel, *l'action directe contre les P&I Clubs*, Mélanges offerts à P. Bonassies, p. 331.

Conclusion :

En déclarant responsable de plein de droit le propriétaire de navire pour les faits de pollution causés par le déversement d'hydrocarbures en mer, le législateur maritime international, a opté pour la voie la plus sûre pour acheminer la victime vers la réparation du dommage qui lui a été causé. En effet, le nombre d'acteurs impliqués (propriétaire, affréteur, armateur, capitaine etc...) et la complexité de leurs relations juridiques rendent difficile la recherche d'un responsable. En revanche, il est facile de savoir qui est propriétaire d'un navire pétrolier. Mais cette solution ne fait pas l'unanimité dans la doctrine et nombreux sont ceux qui dénoncent les incohérences de cette solution. Certains pensent en effet que la responsabilité devrait être appliquée à d'autres intervenants. Ainsi Mr. Rodière de préciser que «le droit maritime est tout entier ordonné autour de la notion de risque de mer, qui impose une solidarité entre participants à l'expédition maritime et une division du risque, et ce d'autant plus que les marchandises mises en risque on toujours été fort coûteuses »⁵⁴.

Lorsqu'on évoque le droit de la responsabilité pour faits de pollution maritime, il existe des lois qui sont citées en référence. *L'Oil Pollution Act (O.P.A.)*⁵⁵ est de celles-là. A la différence de la Convention de 1969/1992 qui canalise autant que possible la responsabilité pour faits de pollution sur une seule personne qui est le propriétaire de navire, la loi Américaine cherche à imposer la responsabilité à plusieurs personnes. Aux termes de l'OPA, quand un navire cause des dommages de pollution par les hydrocarbures, le propriétaire, l'opérateur ou l'affréteur en coque-nue sont automatiquement responsables pour les dommages causés et les frais des mesures d'enlèvement d'hydrocarbures encourus. Au cas où la partie responsable prouve que le déversement des hydrocarbures ou la menace de déversement a été intégralement et exclusivement causé par un acte ou une omission de la part d'un tiers, ce dernier est considéré comme la partie responsable.

⁵⁴ R. Rodière, *droit maritime*, précis Dalloz, 1991, p. 5.

⁵⁵ Il s'agit d'un code ratifié par le Congrès des Etats Unis le 18 Août 1990, en réponse au déversement de 38500 tonnes de pétrole brut sur les côtes d'Alaska après l'accident de l'Exxon Valdez, le 24 Mars 1989, le texte de l'O.P.A. peut être trouvé dans : *Environmental Law Reporter*, Stat. Oil Poll. Act.