

La responsabilité du propriétaire du navire

Yves Tassel

Volume 32, numéro 3, 2002

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1028086ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1028086ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Wilson & Lafleur, inc.

ISSN

0035-3086 (imprimé)

2292-2512 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Tassel, Y. (2002). La responsabilité du propriétaire du navire. *Revue générale de droit*, 32(3), 641–661. <https://doi.org/10.7202/1028086ar>

Résumé de l'article

La responsabilité du propriétaire de navire est très particulière : il a le droit de limiter sa responsabilité en constituant un fonds de limitation. La conférence a pour objet de présenter la justification et l'étendue de la limitation qui est contestée mais peut être défendue. Cependant, la limitation a des compléments, notamment en matière de pollution par les hydrocarbures. Cela ne va pas sans soulever certaines questions.

La responsabilité du propriétaire du navire

YVES TASSEL

Professeur à la Faculté de droit de l'Université de Nantes

RÉSUMÉ

La responsabilité du propriétaire de navire est très particulière : il a le droit de limiter sa responsabilité en constituant un fonds de limitation. La conférence a pour objet de présenter la justification et l'étendue de la limitation qui est contestée mais peut être défendue. Cependant, la limitation a des compléments, notamment en matière de pollution par les hydrocarbures. Cela ne va pas sans soulever certaines questions.

SUMMARY

Ship owner's liability is very specific : they have the right to limit liability by establishing a fund. The aim of this conference is to outline the justification and scope of this limitation, the later being debatable, but also defendable. However, this limitation includes other elements, most notably in the area of hydrocarbon pollution, that raise a number of questions.

SOMMAIRE

Introduction.....	642
I. Existence de la limitation.....	643
A. Fondement de la limitation.....	643
1. Ce système est un piège.....	644
2. Ce système a rapidement cohabité avec un autre.....	644
3. Le fondement substantiel de la limitation a varié.....	645
4. Aujourd'hui, le système est éclaté.....	647

B. Étendue de la limitation.....	647
1. L'étendue de nature objective.....	648
a) Cinq enseignements sont à déduire de la liste des créances soumises à limitation	648
b) Les créances du chef d'assistance, de sauvetage et de contribution en avarie commune ne subissent pas la limitation de responsabilité	649
2. L'étendue de nature subjective.....	650
a) Les bénéficiaires de la limitation sont allés en nombre grandissant avec le temps	650
b) La limitation s'applique aussi indirectement.....	652
3. Les limites	653
II. Compléments et questions posées.....	655
A. Justifications et techniques	655
B. Situation de l'affréteur	656
C. Possibilités futures	659
Conclusion	660

INTRODUCTION

1. Intérêt du sujet — Ce sujet m'a semblé mériter une présentation en raison du particularisme très marqué du régime juridique de la responsabilité du propriétaire de navire.

2. Fondements et conséquences de la responsabilité : droit civil et droit maritime — Certes, en droit français, le propriétaire du navire est responsable dans les termes du droit commun. Rodière, l'auteur de l'avant-projet des cinq grandes lois maritimes françaises en vigueur actuellement, a expressément décidé que les fondements de la responsabilité du propriétaire de navire étaient ceux du droit civil¹. En conséquence, comme tout un chacun, le propriétaire du navire est responsable à des titres très divers, i.e. pour faute prouvée (délict ou quasi-délict), du fait des choses (son navire) et du fait d'autrui (ses préposés nautiques et terrestres, parmi lesquels figure, en premier lieu, le capitaine du navire). Mais si les fondements de la responsabilité du propriétaire de navire

1. R. RODIÈRE, *Traité général de droit maritime*, Introduction : L'Armement (Ses agents, ses auxiliaires, Limitation de responsabilité), Paris, 1976, Dalloz, n° 455.

sont ceux du droit civil, les conséquences de celle-ci relèvent, en revanche, d'un régime très particulier qui figure dans la loi n° 67-5². Ce particularisme tient en ceci : le propriétaire de navire bénéficie d'une limitation de responsabilité.

3. Conséquences de la limitation — Du fait de cette limitation³, le propriétaire de navire se voit conférer un avantage très appréciable. En contrepartie, ses créanciers sont, il faut dire le mot, « sacrifiés ». Mais parce que le droit ne peut tolérer l'intolérable, dans certaines hypothèses, la limitation a été complétée. La responsabilité étant avant tout, dans l'ordre de ses conséquences, une affaire de « gros sous », ce complément a pris la forme de la participation d'un autre que le propriétaire du navire à l'indemnisation des victimes. En matière maritime, cet autre est le propriétaire de la marchandise transportée. Les hypothèses qui donnent lieu à l'existence de ce complément sont au nombre de trois : le transport de matières nucléaires, le transport d'hydrocarbures et le transport de substances nocives et potentiellement dangereuses⁴.

4. Plan — Cette communication, qui, compte tenu du temps imparti, ne peut être que succincte, se propose de donner quelques aperçus sur l'existence de la limitation (I) et sur les compléments et les questions que ces compléments posent (II).

I. EXISTENCE DE LA LIMITATION

L'existence de la limitation invite à remettre en question son fondement (A) et son étendue (B).

A. FONDEMENT DE LA LIMITATION

5. Histoire de la limitation — L'apparition de la limitation est relativement mal connue⁵. En revanche, la trace qu'en

2. Loi du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, au chapitre VII (art. 58 à 69 bis).

3. Nous dirons **limitation** par souci de simplification. Le mot remplacera l'expression « limitation de responsabilité du propriétaire de navire ». Il désignera l'**institution** c'est à dire l'ensemble des règles de droit. Il ne signifiera pas le montant de la **valeur** constitutive de la limitation; pour désigner cette valeur, nous dirons « **limite(s)** ».

4. Nous utiliserons l'acronyme **SNPD**.

5. P. BONASSIES, La Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes et le protocole de 1996, Institut méditerranéen des transports maritimes, Annales 1996, p. 45.

laisse la très célèbre Ordonnance sur la Marine de 1681 est très claire et tient en deux termes : la limitation est un complément apporté à la responsabilité du fait d'autrui; elle utilise une technique simple : l'abandon du navire et du fret. La réflexion sur la limitation s'est développée sur ces deux bases et a conduit à quatre considérations majeures : ce système est un piège; ce système a rapidement cohabité avec un autre; le fondement substantiel de la limitation a varié; aujourd'hui, le système est éclaté. Reprenons brièvement ces quatre points.

1. Ce système est un piège

6. Les pièges du système historique — L'abandon du navire et du fret s'est trouvé piégé par deux circonstances.

D'une part, lorsque le navire a sombré corps et biens (coque et marchandises), l'abandon ne laisse aucune valeur, si ce n'est le fret (parfois, hélas, « monnaie de singe »). Le piège est d'ordre matériel.

D'autre part, la création et la pratique de l'hypothèque maritime, i.e. de l'hypothèque ayant le navire pour assiette, donne au créancier hypothécaire un droit préférentiel sur le navire. L'abandon est confisqué au détriment des créanciers chirographaires du propriétaire de navire. Le piège est d'ordre juridique.

2. Ce système a rapidement cohabité avec un autre

7. L'autre technique — Le droit anglais a rapidement préféré la technique du fonds de limitation⁶.

Pour se libérer de la responsabilité qui lui incombe, le propriétaire de navire doit déposer une garantie dont la valeur est de tant de livres sterling par tonneau de jauge du navire. Les deux pièges précédents sont écartés.

La cohabitation de ces deux techniques (et systèmes) a interrogé très fortement le fondement de la limitation.

6. Ci-après, le Fonds.

3. Le fondement substantiel de la limitation a varié

8. Les fondements substantiels de la limitation — Initialement, le système français de l'abandon est un complément à la responsabilité du fait d'autrui. Selon Rodière, ce fut la position du droit allemand jusqu'en 1972⁷. Il faut aujourd'hui ignorer ce fondement.

Rapidement, cette justification a été délaissée au profit de l'idée de patrimoine de mer. La technique de l'abandon en nature (navire et fret) a conduit à considérer que le propriétaire du navire, à l'occasion de chaque expédition maritime, met en risque un patrimoine « maritime » distinct de son patrimoine personnel. C'est une exception remarquable à la conception française du patrimoine mais elle figure dans l'Ordonnance sur la Marine. Le droit allemand faisait de la fortune de mer à la fois l'origine et la limite de la responsabilité du propriétaire de navire⁸.

Le développement de la technique britannique a reposé sur une autre idée : celle de « périls de la mer ». Le propriétaire de navire doit offrir aux victimes d'une opération maritime une valeur, un fonds, qui sera leur gage spécifique. Dès lors, ce fonds, en même temps, limite la responsabilité du propriétaire de navire et constitue un gage propre aux créanciers maritimes. Ce fondement s'est imposé : le propriétaire du navire doit bénéficier de cette faveur parce que les périls de la mer sont une vérité criante et propre à la navigation maritime⁹; dans le cas contraire, l'industrie de la navigation maritime serait en péril.

On y ajoute, aujourd'hui, une dernière justification : la limitation est une condition de l'assurance, laquelle est elle-même une condition de l'existence d'une industrie maritime. Cette idée d'« assurabilité » est très contestée. Elle n'est cependant pas sans poids. Certes, d'aucuns pensent que l'on peut tout assurer sans aucune limite. Cela est faux : l'assurance doit avoir une assiette, i.e. une valeur déterminée.

7. R. RODIÈRE, *op.cit.*, note 1, n° 470.

8. *Ibid.*

9. Toute l'originalité du droit maritime tient à ces risques. Et qu'on ne minimise pas! Qu'on ne dise pas : « et l'Air? ne présente-t-il donc pas de « risques? ». L'objection ne tient pas » Cf. R. RODIÈRE, *op. cit.*, note 1, n° 462.

D'ailleurs, la pratique contemporaine montre que, même si celle-ci peut être élevée, elle existe toujours : à preuve, le droit américain la fixe à 1 milliard de dollars (7 milliards de francs, soit 1,06 milliards d'euros).

La justification de la limitation réside donc dans les périls de la mer. Le risque que la mer fait peser sur le navire justifie que le droit commun soit écarté au profit d'un droit particulier dès lors que la difficulté juridique à résoudre met en cause un navire.

9. Défense de la limitation — De ce point de vue, la limitation tempère la rigueur du droit commun au profit du propriétaire de navire. Il faut le souligner : le propriétaire du navire est responsable, ne serait-il pas gardien du navire et n'aurait-il pas commis de faute. C'est là une situation exceptionnelle qui, certes, n'est pas choquante mais qui est très sévère compte tenu de ce qu'est un navire.

L'essentiel du navire réside dans la navigabilité, i.e. l'aptitude à affronter les « périls de la mer ». Le droit positif marque très expressément ce point en faisant de l'obligation de navigabilité que doit le propriétaire du navire une obligation qui ne se délègue pas. Le propriétaire du navire demeure donc toujours responsable de la navigabilité. C'est une situation très lourde alors que la complexité du navire le conduit à s'en remettre à des professionnels indépendants. La situation est d'autant plus sévère que, par ailleurs, l'exploitation du navire le conduit à le remettre aux mains de professionnels de l'armement et du transport. Malgré tout, il reste, en dernier lieu, le responsable de la navigabilité. Cela n'est pas fondamentalement choquant.

La responsabilité, en effet, possède plusieurs fondements, dont l'un est le risque. On considère qu'il est légitime que la responsabilité pèse sur celui qui crée le risque, d'autant que celui qui en est l'origine tire profit du risque créé tout en ayant le pouvoir d'éviter que le dommage ne se produise. Cette théorie s'applique naturellement au propriétaire de navire. Mettant en exploitation un navire qui trace son chemin dans un milieu contraire à la nature de l'homme et dont la domination n'est qu'imparfaite, il lui appartient de faire en sorte, lui qui a le pouvoir sur la chose et qui en tire profit, d'éviter qu'un dommage en résulte. Les fondements de

la responsabilité pour risque sont présents; sa responsabilité est légitime. Cela ne peut être nié, mais il faut tenir compte de plusieurs éléments qui vont en sens contraire.

D'une part, la dichotomie propriété-armement du navire amoindrit le profit que le propriétaire tire de son navire. D'autre part, la nature spécifique du milieu marin amoindrit le pouvoir qu'exerce le propriétaire sur son navire. Certes, ces contre-arguments ne doivent pas être exagérés. Il est certain que le risque de ne pas dominer la mer doit peser sur quelqu'un et il est naturel qu'il demeure sur la tête du propriétaire du navire. Il reste également vrai qu'il a le pouvoir de négocier les contrats qu'il conclut et de garder le profit de l'exploitation du navire. Il n'en demeure pas moins que l'on ne peut ignorer le fait que le contrat obéit aux contraintes de l'économie et que la marge de manœuvre est très étroite. Bref, tout est affaire de compromis et c'est ce qu'établit la limitation.

4. Aujourd'hui, le système est éclaté

10. Manque d'harmonisation — Actuellement, hérités du passé, trois systèmes de limitation cohabitent :

1. Celui de 1924, système de l'abandon en nature du navire et du fret, en vigueur dans 9 États.
2. Celui de 1957, système mixte optionnel de l'abandon en nature ou du fonds, en vigueur dans 35 États.
3. Celui de 1976-1992, système du fonds, en vigueur dans 33 États.

Bien sûr, certains systèmes de droit n'acceptent pas la limitation, notamment les États-Unis.

Mais la justification essentielle de la limitation est unique : il s'agit des périls de la mer.

Prenons maintenant la mesure de la limitation.

B. ÉTENDUE DE LA LIMITATION

11. Double nature de l'étendue de la limitation — Ce ne sont pas les valeurs qui méritent le plus d'attention mais l'étendue de la limitation, i.e. les créances de responsabilité qui la subissent. Cette étendue est très vaste car très peu de

créances y échappent. En outre, les personnes qui sont en droit de l'invoquer sont allées en nombre grandissant avec le temps. L'étendue de la limitation est de nature objective et subjective.

1. L'étendue de nature objective

a) Cinq enseignements sont à déduire de la liste des créances soumises à limitation

12. Nature de la responsabilité — 1^{er} enseignement — Il n'est pas tenu compte de la nature, contractuelle ou délictuelle, de la créance de responsabilité. Le texte dit très clairement : « quel que soit le fondement de la responsabilité ». Il faut y voir la volonté de mettre à l'écart tout aléa technique tenant à la culture particulière des systèmes juridiques. On sait notamment que, en France, la distinction (qu'il faudrait sans doute analyser en profondeur) entre les deux ordres de responsabilité contractuelle et délictuelle crée souvent de très grandes difficultés (droit des assurances; action civile devant la juridiction pénale, etc.).

13. Nature de l'action en justice — 2^e enseignement — Il n'est pas tenu compte de la nature de l'action qui met en œuvre le droit de créance. Il peut s'agir d'une action contractuelle ou non, récursoire ou en garantie (Art. 2, § 2). Comme précédemment, il s'agit d'éviter l'aléa technique des actions en justice.

14. Nature de la créance — 3^e enseignement — Il doit exister une relation entre la créance et l'aventure maritime. Cette relation est souple : la créance doit « être survenue à bord du navire ou être en relation directe avec l'exploitation du navire ou une opération d'assistance ou de sauvetage ». Seules, donc, les créances maritimes donnent lieu à limitation, ce qu'exprime le titre de la Convention « limitation de responsabilité en matière de créances maritimes » (Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC). De ce point de vue, le droit français, qui conserve l'ancienne expression de limitation de responsabilité du « propriétaire de navire » (Loi 3 janvier 1967, chap. VII), est quelque peu en porte à faux. Quoiqu'il en soit, l'institution est réservée à l'aventure maritime.

15. Distinction selon les préjudices — 4^e enseignement — Il est fait une distinction entre les préjudices.

Sont d'abord visées (Art. 2, § 1^{er}, alinéa a) les créances de préjudice corporel (mort et lésions corporelles) et de préjudice matériel (pertes pour dommages à tous biens). Sont visées ensuite (alinéa b) les créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport (de cargaison, de passagers et de leurs bagages). Viennent, enfin (alinéa c) les créances pour d'« autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle ». On pense aux atteintes portées à des droits patrimoniaux mais constitutives de préjudices consécutifs (indirects) ou aux atteintes portées à des droits nouveaux pour autant qu'ils aient atteint une juridicité suffisante (notamment les droits relatifs à la protection de l'environnement).

Ces distinctions invitent à réfléchir sur l'extension des droits subjectifs et, corrélativement, de la responsabilité. Mais il est certain que le droit maritime entend soumettre à la limitation toutes les créances de responsabilité dès lors qu'un sort particulier ne leur est pas réservé. Tel est l'objet du 5^e enseignement.

16. Mesures préventives — 5^e enseignement — Un regard particulier est porté sur les créances résultant de la lutte entreprise pour éviter la réalisation de dommages ou réduire un dommage qui est en train de se constituer (relèvement d'épave de navire ou de cargaison ou autres mesures). Ces créances ne sont pas soumises à limitation si elles constituent la rémunération d'un contrat conclu avec la personne responsable.

En conclusion, disons que ce qui précède révèle une idée majeure : la limitation possède un champ d'application très large. Les créances qui y échappent sont très peu nombreuses.

b) Les créances du chef d'assistance, de sauvetage et de contribution en avarie commune ne subissent pas la limitation de responsabilité

17. Mesures de sauvegarde — Pourquoi? On constate que ces créances sont ainsi, en quelque sorte, privilégiées. Le bien-fondé de ce privilège est simple : encourager la conservation des vies et des biens. Utiles à tous, ces créances sont aussi nécessaires.

18. Créances particulières — D'autres créances maritimes n'échappent pas à la limitation mais sont soumises à une limitation spécifique. Il en est ainsi de trois catégories de créances :

- celles pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
- celles qui sont soumises à une convention internationale ou à une loi nationale régissant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires et
- celles pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire.

Ces créances sont suffisamment différentes pour, à la fois, justifier un régime juridique spécifique mais néanmoins bénéficier encore de la limitation. Coexistent donc plusieurs régimes de limitation de responsabilité en matière de créances maritimes : un régime commun, trois régimes de droit positif et un quatrième régime qui n'est que « de papier » (celui des substances nocives et potentiellement dangereuses, i.e. celui des pollutions chimiques).

19. Protection des salaires — Enfin, un sort particulier est réservé aux créances de salaires des préposés nautiques du propriétaire de navire. La convention internationale renvoie à la loi régissant le contrat d'engagement et réserve l'existence d'une loi interdisant la limitation relativement à ces créances ou prévoyant une limite supérieure à celle de la Convention.

Passons à l'étendue de nature subjective

2. L'étendue de nature subjective

a) Les bénéficiaires de la limitation sont allés en nombre grandissant avec le temps

20. Extension de la limitation — Deux bénéficiaires sont nommés d'entrée de jeu, les propriétaires de navires et les assistants. Il s'agit de deux personnages très sensiblement différents. La limitation du propriétaire de navire est ancienne. Au contraire, celle de l'assistant est récente : il s'agit de l'effet *Tojo Maru*¹⁰. Point n'est besoin d'insister sur

10. House of Lords, 16 mars 1976, (1971) *Lloyd's Law Report*, p. 341.

ce point, sauf à dire que, d'une certaine façon, cela relève d'une idée commune : nécessité fait loi. C'est pour sauver l'assistance que la limitation a été acceptée par la communauté maritime internationale. Ce fut d'ailleurs l'un des apports principaux de la Convention de 1976. Ainsi celui qui fournit l'assistance maritime est-il placé dans une situation très particulière : d'une part, il bénéficie de la limitation et, d'autre part, il ne la subit pas ; là encore, on peut considérer que nécessité fait loi.

L'expression « propriétaire de navire », au sens de l'institution étudiée, est très large. Elle désigne, à la fois, « le propriétaire, l'affréteur et l'armateur d'un navire de mer ». On est en présence de trois catégories juridiques très sensiblement différentes.

21. Propriétaire — Le propriétaire renvoie au titulaire du droit de propriété sur le navire. Il s'agit d'un concept parfaitement connu sur lequel il n'est pas besoin de revenir. Il est surtout à mettre en relation avec une autre institution, celle de la responsabilité du fait des choses. Sauf à observer que la responsabilité s'attache à la garde et non à la propriété, en droit français le propriétaire est présumé gardien tant qu'il n'a pas rapporté la preuve que la garde de la chose a été transférée. Point n'est besoin de pénétrer dans les arcanes du droit anglais qui distingue entre plusieurs catégories de propriétaires de navires : *disponent owners*, *beneficial owners* et *registered owners*.

22. Affréteur — L'affréteur est celui qui reçoit la disposition du navire par un contrat d'affrètement. Quel que soit le type de navire qu'il reçoit (coque-nue ou entièrement armé et équipé), quel que soit le type d'affrètement qu'il conclût (pour une durée déterminée ou pour une expédition maritime donnée), l'affréteur qui se trouverait être débiteur d'une obligation maritime est en droit de bénéficier de la limitation. La seule condition demeure que la créance soit maritime au sens précédemment explicité.

23. Armateur — Enfin, l'armateur est celui qui exploite le navire. Avec ce concept on rejoint la catégorie anglaise du *disponent owner*. S'il en est ainsi, c'est parce que l'aventure maritime a très tôt conduit à opérer une distinction entre le titulaire de la propriété du navire et celui qui exploite le

navire. La justification est fondée car les deux états sont très différents : tel peut avoir les capitaux sans être familiarisé avec l'exploitation d'un navire, notamment d'un navire de commerce, alors qu'à l'inverse, tel autre peut être apte à l'exploitation de navire sans avoir le capital lui permettant d'en disposer. La dichotomie est traditionnelle et de nombreuses institutions du droit maritime en rendent compte. S'agissant du droit français, les règles de la propriété du navire et celles de l'armement du navire relèvent de deux lois distinctes, l'une du 3 janvier 1967, l'autre du 3 janvier 1969.

En conclusion, la qualité en laquelle on devient débiteur d'une obligation maritime est sans importance sous le rapport du bénéfice de la limitation. Celle-ci est d'application générale tant du point de vue objectif que subjectif. Deux autres règles en font foi.

b) La limitation s'applique aussi indirectement

24. Préposés nautiques — Si l'une des créances maritimes soumises à limitation est dirigée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire (ou de l'assistant), cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation. L'hypothèse la plus explicite visée par cette règle est celle des préposés du propriétaire (ou de l'assistant). La règle concerne donc en premier lieu le capitaine du navire et ceux qui l'accompagnent. On peut en déduire la même conclusion que précédemment : la qualité en laquelle on devient débiteur d'une obligation maritime est sans importance sous le rapport du bénéfice de l'institution.

25. Action *in rem* — Le droit maritime connaît un concept relativement étrange selon lequel une action judiciaire peut être formée contre le navire lui-même. Il s'agit de ce que l'on appelle « l'action *in rem* », laquelle conduit à reconnaître que la chose navire est elle-même débitrice. Précisément, dans cette hypothèse encore, la limitation s'applique.

26. Assureur de responsabilité — La même limitation peut être invoquée par l'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation dès lors que l'assuré est en droit de s'en prévaloir. Il s'agit, ici, d'éviter la conséquence de l'aléa technique que produit l'existence d'une action directe du créancier contre l'assureur du débiteur

assuré. Cette action directe, inconnue dans certains systèmes juridiques, est au contraire présente dans d'autres. La Convention coupe court à tout débat en accordant expressément le bénéfice de son application dans cette hypothèse. Cette précision confirme l'ampleur de l'application de la limitation : la personne du débiteur s'efface devant la nature maritime de la créance.

On ne doit pas en être très étonné : l'aventure maritime met en cause une multitude de personnes qui, chacune en ce qui la concerne, a un lien d'importance variable avec le navire parce qu'il en est le propriétaire, l'exploitant ou le bénéficiaire. Toutes ces personnes reçoivent pareillement le bénéfice de la limitation.

Très large dans son application, la limitation n'est cependant pas sans limites.

3. Les limites

27. Conduite supprimant la limitation — La Convention dispose que « une personne n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage 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 ». Cet article introduit à quatre concepts d'importance pratique et théorique évidente.

28. Abstention et action — Premièrement, sont visés les faits d'abstention autant que les faits d'action. On le sait depuis longtemps, on peut pécher par action ou par omission. Qu'il soit négatif ou positif, ce fait est constitutif d'une faute.

29. Faute personnelle — Deuxièmement, sont visées les fautes personnelles. Là se situe une assez grande difficulté, spécialement lorsque la dette est celle d'une personne morale alors que l'action, par nature, est toujours celle d'une personne physique. Quel lien doit exister entre la personne physique et la personne morale pour que l'action de la première soit considérée être personnelle à la seconde ? Le débat n'est pas à présenter aujourd'hui, mais on sait qu'il renvoie à la théorie de la représentation et de l'organisation des personnes morales.

30. *Gravité de la faute* — Troisièmement, sont visées deux catégories particulières de faute : la faute intentionnelle et la faute inexcusable. Ces deux concepts sont également débattus. Tel ne sera pas aujourd'hui notre propos, l'étude en ayant été faite ailleurs¹¹. Nous préférons nous en tenir aux quatre enseignements qui sont à tirer de ces propositions.

31. *Imputabilité* — 1° Est ici posée une question majeure de la responsabilité : celle de l'imputabilité de la faute. Quel est le critère de l'imputabilité de l'action de la personne physique à la responsabilité de la personne morale? Il y a, en cela, une marge de manœuvre qui n'est pas sans présenter d'importantes conséquences pratiques.

32. *Marge de manœuvre* — 2° Est également posée la question de la gradation, ou de la gravité, des fautes. La limitation est déjouée en présence de faute d'une gravité particulière. Mais, sous-jacente à l'appréciation technique de ladite gravité, se situe un élément moral évident : si l'appréciation subjective de la faute intentionnelle ne se discute pas, la nature, objective ou subjective, de l'appréciation de la faute inexcusable est systématiquement posée. Nous ne reviendrons pas sur ce débat qui a déjà été exprimé ailleurs. Mais la même conclusion doit être faite : il y a là une marge de manœuvre qui n'est pas sans présenter de très importantes conséquences pratiques.

33. *Interprétation* — 3° Enseignement : la nature de la faute faisant échec à la limitation est l'un des apports de la Convention de 1976. Auparavant, la faute simple suffisait à produire cette conséquence. Qu'est-ce qui a justifié la réforme? On se doit de le constater : l'une des explications de la réforme tient au laxisme des tribunaux qui ont eu une tendance trop forte à qualifier de faute une conduite ne méritant pas nécessairement cette qualification. L'excès n'est jamais souhaitable, pas plus en droit qu'ailleurs. La réforme a donc constitué une sorte de résistance aux juges trop enclins à supprimer le bénéfice de la limitation. Cela nous conduit au dernier enseignement à tirer.

34. *Appréciation d'ensemble* — 4° La limitation de responsabilité du propriétaire de navire peut être vue comme un béné-

11. Colloque du Pirée, juin 2001.

fice qui doit se mériter. Tel est l'enseignement essentiel du jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux, rendu dans l'affaire du Navire *Heidelberg*¹², qui explicite avec un relief évident cette idée. En voici deux extraits majeurs :

« La limitation de responsabilité consacre un privilège auquel peut seul prétendre l'armateur qui prend en permanence, c'est-à-dire en toutes circonstances, les dispositions imposées par les lois et usages de la mer et les mesures permettant à ses navires de naviguer en assurant à tous moments leur sécurité et celle des tiers, personnes ou biens matériels.

L'évolution en accélération constante de la technologie met à la disposition de l'homme des moyens de plus en plus élaborés, lesquels augmentent constamment l'efficacité de ses actions. Mais ces moyens engendrent des dangers toujours plus graves dans leurs conséquences, créant ainsi à l'homme une obligation constante de progression de ses compétences et d'adaptation de sa conscience à sa responsabilité. L'opinion publique, parfaitement consciente de ces réalités, exige de plus en plus la mise en cause de l'auteur d'un préjudice. »

Mais ce système est intolérable dans certaines hypothèses. Un complément lui est ajouté dans trois cas. Il n'est pas sans poser certaines questions.

II. COMPLÉMENTS ET QUESTIONS POSÉES

35. Division — Trois compléments ont été créés qui s'appliquent au transport de matières nucléaires, d'hydrocarbures et de SNPD.

A. JUSTIFICATIONS ET TECHNIQUES

36. Justifications du complément — La nécessité d'un régime spécifique peut s'autoriser de trois justifications : (i) l'énormité des dommages, leur diffusion dans l'espace et leur étalement dans le temps ; (ii) la nécessaire conciliation

12. Le jugement est du 23 septembre 1993, (1993) 45 *Droit Maritime Français*, p. 731. Il a été fait appel et l'arrêt tarde grandement à venir.

des besoins d'indemnisation des victimes et des possibilités de l'exploitation commerciale; (iii) enfin, le besoin de rechercher une solution à l'échelle mondiale.

37. Technique utilisée — La technique est identique dans les trois cas :

- Le fonds déposé par le propriétaire du navire est complété jusqu'à une certaine hauteur.
- Il est abondé par l'industrie correspondant à la marchandise transportée.
- La garantie de l'industrie est quasi certaine.

38. Droit positif — Un seul système fonctionne véritablement : celui du transport d'hydrocarbures. Dieu merci, le transport de matières nucléaires n'a pas donné lieu aux mêmes catastrophes que le transport d'hydrocarbures. Au contraire, le transport de produits chimiques en fournit de nombreux exemples. Mais le système propre à l'industrie chimique est un « système de papier » : la Convention SNPD de 1996 n'est pas en vigueur et n'est pas prêt de l'être.

39. Compromis — Mais, s'agissant des hydrocarbures, trois contreparties ont été exigées par les armateurs en 1976 :

- La canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire, i.e. l'impossibilité d'agir contre l'affrèteur du navire.
- Le passage de la faute personnelle simple à la faute personnelle inexcusable pour écarter la limitation.
- Le maintien en circulation de navires âgés pourvu qu'ils soient entretenus.

B. SITUATION DE L'AFFRETEUR

40. État de l'opinion publique — L'opinion publique pense volontiers deux choses :

- L'affrèteur ne paie rien en cas de catastrophe.
- Il ne fait rien pour l'éviter.

41. Défense des affrêteurs — On ne peut partager entièrement ce point de vue.

- Les affrêteurs paient pour toutes les catastrophes.
- Ils se sont engagés dans un effort sérieux pour prévenir l'affrètement de mauvais navires.

Les affréteurs ont été partie prenante des deux outils juridiques que sont le :

- Mémoire de Paris (MOU) de 1983, i.e. le contrôle des navires par l'État du port (BOISSON, n° 873)
- Code ISM de 1993, i.e. le code international de gestion de la sécurité maritime (BOISSON, n° 576).

Par ailleurs, le spécialiste français de la sécurité maritime, versant sociétés de classification, a décrit trois moyens par lesquels les affréteurs tentent de lutter contre la complaisance : le contenu des chartes-parties, les programmes de surveillance des navires et des armateurs et le développement des bases de données.

42. Le droit des chartes-parties — Les chartes-parties pétrolières contiennent des dispositions sur la protection de l'environnement par lesquelles les grandes compagnies pétrolières et les principaux affréteurs imposent aux armateurs certaines exigences en matière d'âge des navires et de gestion de la sécurité. On y trouve, notamment, le droit de contrôler le navire à tout moment (Mobil), l'obligation que le navire soit pendant la durée de la charte-partie en conformité avec toutes les conventions internationales applicables, toutes les lois, réglementations et autres exigences applicables du pays d'immatriculation et des pays du port où le navire sera chargé et déchargé (Exxon). L'armateur doit se porter garant que le navire aura à bord tous les certificats, dossiers et autres documents réglementaires visés ci-dessus.

43. La surveillance des navires et des armateurs — Le développement des programmes de surveillance des navires et des armateurs est désigné par le mot anglais *vetting*. Il répond à deux préoccupations majeures : la défaillance des SC et la crainte de devoir affronter une crise de grande ampleur à la suite d'une marée noire. L'image de l'entreprise et le risque financier inhérent à la catastrophe relaient les préoccupations environnementales. Toutes les *majors* (Shell, Elf, Exxon, Mobil, Statoil, BP) ont mis en place un système de surveillance des tankers par des programmes d'inspection réalisés par des inspecteurs maison et qui s'étend à l'appréciation des compagnies d'armement.

44. Les bases de données — Le développement des bases de données a été l'œuvre du groupement international des

compagnies pétrolières qui porte l'acronyme OCIMF (*Oil Companies International Maritime Forum*). L'action la plus élaborée est représentée par le programme SIRE (*Ship Inspection Report Exchange*). Il s'agit d'une banque de données qui centralise les informations collectées séparément par chaque compagnie. Le rapport qui sera fourni à SIRE est communiqué à l'armateur qui dispose d'une quinzaine pour le commenter. On estime que, courant avril 1995, 16 membres de l'OCIMF avaient soumis 5000 rapports d'inspection.

45. **Appréciation** — L'action menée va certainement dans le bon sens. Est-elle efficace? Est-elle suffisante? Les deux questions se posent si l'on évoque la pollution majeure qu'a causé le naufrage de l'*Erika*. Mais la question centrale est tout autre et plus fondamentale. Elle est celle de la nature juridique de ces mesures. On s'aperçoit alors que les actions sont d'ordre interne aux compagnies pétrolières et qu'il n'est pas certain qu'elles puissent conduire à une quelconque responsabilité des affréteurs. Que l'on en juge!

La base de données fournit aux affréteurs une information pour un temps T. Qu'en est-il pour le temps postérieur T1? Rien tant que la base de données n'a pas été mise à jour.

Le *vetting* est de même nature. Il a certainement pour finalité d'informer la compagnie pétrolière qui pense devoir affréter tel navire. Rien d'autre.

Quant au contenu des chartes-parties, il s'agit de faire peser sur l'armateur et envers l'affréteur une responsabilité contractuelle pour inexécution des obligations ainsi imposées par la charte-partie. Il n'est en rien question, ici, d'accroître une quelconque responsabilité de l'affréteur envers la collectivité en cas de catastrophe. Et telle est bien la situation : les affréteurs n'entendent pas être rendus responsables des effets de la complaisance dont la guerre destinée à la faire disparaître est, selon eux, à mener par les pouvoirs publics¹³. S'ils acceptent l'éventualité d'un code éthique ou code de bonne conduite, ils repoussent l'idée d'être tenu responsables des défaillances du navire pour cause d'impossibilité de con-

13. J.-C. BUHLER, « Les affréteurs et la sécurité des transports maritimes », (1999) 51 *Droit Maritime Français*, p. 795.

naître de manière objective l'état des navires malgré tout ce qui vient d'être dit.

Est-ce à dire que les efforts entrepris n'ont pas d'effet juridique? Ce serait une erreur de le penser car on ne voit pas en quoi la faute commise par l'affréteur à l'occasion du *vetting* ou de l'établissement de la base de données ne serait pas de nature à lui être opposée.

Mais il est vrai que, en fin de compte, la navigabilité du navire est, de façon définitive, l'affaire, en tout premier lieu, du propriétaire du navire et de l'armateur qui l'exploite.

C. POSSIBILITÉS FUTURES

46. Possibilités —

- Valider juridiquement la charte de bonne conduite.
- Accroître la responsabilité du propriétaire de navire.
- Accroître la responsabilité des sociétés de classification.
- Mettre en œuvre d'autres compléments, notamment régionaux (Union Européenne). Quel que soit le fondement de la mesure préconisée, l'Union Européenne s'engage dans la voie de la participation à l'indemnisation (Sommet de NICE).

Reste une problématique générale que posent la loi déchets et le droit des épaves maritimes.

47. La loi déchets — Contrairement à la solution retenue par le Tribunal de commerce de Saint-Nazaire, nous pensons que l'affréteur peut être condamné à payer pour l'enlèvement des déchets dus au naufrage du navire transportant sa marchandise. Selon nous, une partie des conséquences qu'engendre le déversement fortuit en mer d'une cargaison d'hydrocarbures déborde le cadre de la responsabilité et atteint, purement et simplement, celui de l'élimination des déchets¹⁴.

- La solution du Tribunal de commerce de Nantes tient à l'analyse suivante : les hydrocarbures accidentellement répandus ne sont déchets que s'ils ont été accidentellement répandus dans le cadre de l'activité de raffinage.

14. Notre note sous TC Saint-Nazaire, 16 déc. 2000, (2001) 53 *Droit Maritime Français*, p. 259.

- Notre critique est fondée sur une seule considération : la loi déchets n° 75-633 n'est en rien une loi fondée sur la responsabilité et cela tient autant à son titre « loi relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux » qu'au fait qu'elle réserve expressément la question de la responsabilité : « les dispositions de la présente loi ne font pas échec à la responsabilité des dommages causés à autrui... (art. 4, al. 2).
- Il n'existe d'ailleurs pas d'autre façon que celle-ci pour appliquer le principe « pollueur — payeur ».

Le droit des épaves. Antoine Vialard développe la même analyse juridique s'agissant de l'obligation faite au propriétaire de l'épave : « lorsqu'une épave maritime présente... un caractère dangereux pour... l'environnement, le propriétaire de l'épave a l'obligation de procéder à la récupération, l'enlèvement ou la destruction ou tout autre opération en vue de supprimer le caractère dangereux de cette épave » (Déc. N° 61-1547, 26 déc. 1961, tel que modifié par déc. 21 juin 1985, art. 5)¹⁵.

48. Responsabilité politique des États — RESTE AUSSI LA QUESTION DE LA RESPONSABILITE POLITIQUE DES ETATS MARITIMES. En effet, la responsabilité de la communauté maritime et des États dans la prévention des catastrophes est évidente : le pouvoir de police leur incombe. Les États le savent et se sont donnés des outils juridiques pour le remplir. Reste à les mettre en œuvre.

CONCLUSION

49. Des attentes fortes — Sommes-nous à la croisée des chemins? Nous le pensons, et cela d'un point de vue pratique autant que théorique.

La limitation pose la question de l'indemnisation des dommages dont le navire ne répond pas. De nombreuses possibilités sont avancées. Elles mettent en cause la communauté nationale et la communauté internationale.

15. De quelques enseignements de l'Erika, in *Études de droit maritime à l'aube du XXI^e siècle*, Mélanges offerts à P. BONASSIES, Moreux, 2001, p. 409.

L'action essentielle est la prévention. Des avancées notables ont été accomplies. Il est possible, par une action politique régionale concertée, d'aller beaucoup plus loin.

50. Maintien du particularisme maritime — Le navire doit-il être l'objet d'un droit particulier? Nous persistons à le penser parce que la mer est un espace physique et juridique spécifique qui justifie un droit de même nature.

51. Spécialité des responsabilités — Au-delà d'un droit général de la responsabilité se profile l'idée d'un droit spécial des responsabilités.

Professeur Yves Tassel
Faculté de droit et des sciences politiques
Chemin de la Censive du Tertre
Université de Nantes
B.P. 81307-44313 NANTES CEDEX 3
Tél. : (33 2) 40201597
Téléc. : (33 2) 40201597
Courriel : Yves.tassel@droit.univ-nantes.fr