

## **Le droit maritime actuel doit-il évoluer ?**

### **Gigantisme : vers une aggravation de la responsabilité des acteurs du transport maritime notamment dans le domaine de la pollution maritime**

#### **INTRODUCTION GENERALE**

Il n'existe pas un droit de la responsabilité propre aux navires gigantesques qui établirait des règles plus sévères pour les grands navires, en partant de l'idée, par exemple, que plus le navire est grand, plus le risque qu'il crée pour les tiers est important, plus le niveau de diligence de ceux qui l'opèrent doit être strictement apprécié, plus la sanction doit être sévère.

Le droit de la responsabilité est le même pour tous, quelle que soit la taille du navire utilisé, tant il est vrai qu'un grand sinistre peut être le fait d'un navire de taille moyenne ("Tanio", "Erika") et qu'un petit navire pourrait être à l'origine d'une grande catastrophe s'il aborde un super tanker ou méga P.C.

Même, dans les domaines où le droit maritime présente des caractères propres et originaux : limitation de responsabilité, exonération, il n'existe aucune dérogation au détriment des très grands navires, à la seule exception de la proportionnalité du fonds de limitation au tonnage du navire.

On pourrait même dire que le grand navire est favorisé puisque le fonds de limitation est plafonné.

On aurait pu imaginer un déplafonnement ou même une progressivité tenant compte de l'aggravation du risque créée par la très grande taille du navire. Ce n'est pas le cas.

Ce traitement uniforme des textes (Conventions internationales, lois nationales) résiste-t-il à l'épreuve des faits et qu'en est-il dans la pratique ?

Ni le législateur, ni le juge ne résistent à la pression médiatique ou à celle des victimes en cas de catastrophe majeure et il existe nécessairement un lien entre gigantisme des navires et gravité des catastrophes. Les risques ordinaires de la mer sont inévitablement accentués du fait de la taille croissante des navires et leurs propriétaires ou utilisateurs particulièrement exposés à la vindicte populaire.

On sait que pratiquement toutes les grandes conventions en matière de sécurité maritime (Marpol) d'indemnisation des victimes (CLC, FIPOL), Paquet Erika au plan régional, loi de 1983 et de 2004 sur la répression pénale des délits de pollution au plan national, ont été prises en réaction à de grandes catastrophes. Faudra-t-il une pollution chimique majeure pour que la Convention HNS entre enfin en vigueur ?

La jurisprudence évolue dans le même sens d'une sévérité accrue et ce qui était impensable il y a vingt ans, est devenu le droit commun aujourd'hui.

L'affaire de l'Erika qui met en cause toute la chaîne des parties intéressées par un transport maritime y compris l'affréteur au voyage qui n'avait jamais été poursuivi jusqu'alors en est l'illustration.

La question est donc posée de savoir s'il ne faudrait pas adapter sans pour autant aller trop loin certaines règles classiques du droit maritime (au sens large) en matière de prévention, réaction, répression et indemnisation, pour tenir compte des risques particuliers provenant des très grands navires.

Pour rester aussi clair que possible, dans ce vaste débat, on peut examiner la question aux quatre niveaux qui viennent d'être cités : prévention, intervention, sanction et indemnisation.

## **I. PREVENTION ET SECURITE**

Dans le domaine des contraintes techniques, la Convention Marpol, la Convention SOLAS, les Paquet Erika ont considérablement renforcé les normes de sécurité. mais ce qui fait l'objet des débats les plus vifs aujourd'hui c'est la nécessité d'un renforcement des contrôles à trois niveaux :

- Etat du pavillon ;  
En accordant leur pavillon à un navire, les Etats ont pris l'engagement d'exercer leur contrôle sur l'état des navires et le comportement des armateurs qui les exploitent.  
Or certains Etats accordent leur pavillon sans exercer ce contrôle ou le délèguent de manière aveugle à une société de classification.  
Lorsque leur responsabilité est recherchée comme dans le cas de Malte, dans l'affaire de l'Erika, ils plaident, avec succès, l'immunité juridique.  
Il existe un courant très fort pour responsabiliser l'Etat du pavillon et le contraindre à répondre de ses obligations vis à vis des victimes.  
Un projet de directive sur la responsabilité de l'Etat du pavillon impose à ces Etats de mettre en place des contrôles efficaces pour éradiquer de leur flotte les navires sous normes.
- Contrôle portuaire ;  
L'inspection par l'Etat qui accueille un navire dans ses ports est prévue par le MOU de Paris (1982) Mais les Etats n'ont pas mis en place les moyens permettant d'assurer un contrôle réel et efficace : inspecteurs en nombre insuffisants et insuffisamment formés<sup>1</sup>. La Directive en cours d'examen renforce les règles de bannissement des navires mis sur une liste noire, les obligations des Etats du port, la sévérité des contrôles sur les navires "à risque".

---

<sup>1</sup> 154 en France, 900 visites par an, pour "ciblage" et vérification documentaire (rapport Erika de l'Assemblée Nationale).

- Sociétés de classification ;

La proposition de Directive Erika III renforce le contrôle sur les sociétés de classification qui doivent être agréées par la communauté et sont soumises à des sanctions financières qui s'ajoutent désormais au retrait d'agrément.

## II. REACTION

La réaction c'est l'action de l'Etat en mer qui s'est considérablement renforcée depuis sa création, il y a trente ans, incarnée par le Préfet maritime et les moyens des différentes administrations qu'il contrôle : CROSS, Marine Nationale, Gendarmerie, remorqueurs.

Ce renforcement de pouvoirs - et des obligations - de l'Etat côtier pour prévenir ou éliminer les dangers que présente un navire, même situé en haute mer, pour ses côtes a été encouragé par plusieurs Conventions (Convention de Bruxelles de 1969, Convention de Montego Bay) et mis en œuvre en France par une loi de 1983.

Plusieurs initiatives récentes ou moins récentes doivent être saluées :

- Le contrôle renforcé de la navigation des navires susceptibles de présenter un danger : signalement obligatoire de navires transportant des produits dangereux ou polluants, obligation de notifier tout accident, perte de cargaisons, désarrimage de conteneurs (voir NYK Antares) (décret du 24 mars 1978) ;
- La mise à disposition permanente, par voie d'affrètement, de grands remorqueurs de haute mer (Abeille Flandre, Abeille Languedoc), d'une puissance suffisante pour remorquer les plus gros navires, certains sous double contrôle opérationnel de la France et G.B. : "l'Anglian Monarch" ;
- La faculté, pour le Préfet maritime d'imposer aux navires en difficulté l'assistance maritime, par voie de mise en demeure, pour éviter les comportements observés lors du naufrage de l'Amoco Cadiz ;
- L'instruction du S.G. à la mer du 29 juillet 2004 sur les lieux de refuge et l'accueil des navires en difficulté, qui permet une prise de décision rapide permettant de limiter l'étendue géographique d'une pollution en évitant les errements manifestés lors du naufrage du Prestige, renvoyé en haute mer par le gouvernement espagnol ;

- Une coopération internationale renforcée, notamment avec la Grande Bretagne dans le cadre du plan "Manche plan" qui organise l'action commune des autorités françaises et britanniques en cas de sinistre maritime en Manche. Ce plan a prouvé son efficacité dans les cas de "Ievoli Sun", de l'"Ecce" et du "Napoli".

Toutes ces initiatives ont donné aux Etats côtiers des moyens juridiques d'intervenir, rapidement et efficacement et seront d'autant plus nécessaires que le navire en péril sera de grande taille.

### III. SANCTIONS

Il a fallu attendre 1983 pour disposer en France d'un régime de sanctions pénales efficaces réprimant les auteurs de pollutions volontaires ou accidentelles.

Cette loi prenait appui sur la Convention Marpol qui invitait les Etats côtiers à mettre en œuvre des sanctions à l'encontre des capitaines et armateurs responsables de pollutions volontaires ou accidentelles, y compris dans leur zone économique.

La loi de 1983 va plus loin que Marpol (ce qui lui est reproché) en étendant l'incrimination pénale à "toute personne exerçant en droit en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction sur la gestion ou la marche du navire." et en sanctionnant la simple imprudence.

Cette disposition a été appliquée très largement par le juge français dans l'affaire de l'Erika puisqu'elle a servi de fondement à la condamnation de l'affréteur au voyage qui aurait, par son vetting du navire, exercé en fait un tel contrôle sur la gestion du navire.

On peut discuter du bien fondé de cette décision. Elle révèle la volonté tant du législateur que du juge qui applique la loi d'aller aussi loin que possible dans la répression et la sanction des acteurs de la chaîne de transport, qu'ils soient exploitant, utilisateur, constructeur ou contrôleurs des navires.

Il est évident que plus le navire sera gros, plus le danger sera important, plus la sanction de l'imprudence sera sévère. Après l'armateur, sont désormais visés les affréteurs, les chargeurs tenus à un devoir de précaution renforcé quant au choix du navire, les informations sur la marchandise mise à bord, le contrôle du chargement et même le suivi de sa navigation.

Nul n'est désormais à l'abri de la sanction pénale (d'ailleurs fortement aggravée par la loi du 9 mars 2004 dite Loi Perben puis par la loi sur la responsabilité environnementale du 1<sup>er</sup> août 2008) s'il s'avère qu'il disposait des moyens, même les plus minimes (théorie de l'équivalence des conditions) d'empêcher la survenance du sinistre.

Un nouveau concept est introduit par les textes les plus récents : celui du dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement, hypothèse dans laquelle, même en cas de simple imprudence les amendes peuvent atteindre des montants très élevés : 7.5 millions d'euros.

#### **IV. INDEMNISATION**

La même tendance à une sévérité accrue, en fonction de l'importance du dommage, se manifeste au niveau de son indemnisation.

La CLC et la Convention FIPOL avaient opéré une répartition équilibrée entre la contribution des propriétaires de navires et celle des chargeurs pétroliers, en cas de pollution par hydrocarbures.

Les propriétaires sont soumis à une responsabilité objective, obligatoirement assurée mais limitée en fonction du tonnage du navire (sauf faute inexcusable).

Les autres intervenants, préposés, mandataires, affréteurs, sont immunisés sauf faute inexcusable de leur part mais contribuent au financement du FIPOL.

Cet équilibre est remis en question de toute part comme trop protecteur des intérêts maritimes par rapport à ceux des victimes.

La limitation de responsabilité et la définition de la faute inexcusable sont très critiquées même si les plafonds ont été considérablement relevés par la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires (LLMC) et par les protocoles à la CLC.

Déjà par les tribunaux qui proposent une approche objective (ce qu'un bon père de famille aurait dû faire) plutôt que subjective généralement appliquée par les tribunaux anglo-saxons. (La personne en cause avait-elle réellement conscience du risque créé ? Démonstration souvent très difficile à faire qui rend la limitation virtuellement incurable dans la plupart des cas).

Plus récemment, par le projet de directive communautaire sur la responsabilité des propriétaires de navires qui envisage de substituer la notion de "faute grave" à celle de faute inexcusable (proposition qui n'a toutefois pas été retenue par le Conseil) et rend l'assurance de responsabilité obligatoire pour tous les navires (au niveau du plafond de limitation de la LLMC avec action directe de la victime contre l'assureur).

De tout cela, on peut conclure qu'en cas de grand sinistre et d'atteinte majeure à l'environnement où à la vie des gens, on débouche très rapidement sur un système de responsabilité quasi objective, pénale ou civile dans lequel la faute et la causalité passent au second plan.

Cette évolution est consacrée par la loi dite Perben, du 9 mars 2004, qui renforce les sanctions à l'encontre des auteurs d'une pollution maritime ayant entraîné un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement.

Elle est le fruit de plusieurs tendances qui auront d'autant plus vocation à se cumuler que le sinistre est majeur par l'effet de la taille du navire :

- Pénalisation des affaires ;
- Dominance du droit de l'environnement et du principe de précaution ;
- Pression de l'opinion publique qui cherche la sanction, encore plus que l'indemnisation ;
- Recherche de la poche profonde : les propriétaires de méga-navires, les plus riches seront les plus exposés ;
- Emergence de droits régionaux (OPA américaine, droit communautaire) plus sévères que le consensus international.

En conclusion, à navires gigantesques, responsabilité accrue.

Les acteurs de la filière maritime et leurs assureurs doivent en être conscients.

# Le Gigantisme

Croissance des flux, des moyens  
et des risques : quels enjeux ?

Le droit maritime actuel doit-il évoluer?

Emmanuel Fontaine  
Henri de Richemont

# **Gigantisme : vers une aggravation de la responsabilité des acteurs du transport maritime notamment dans le domaine de la pollution maritime**

- En droit de la responsabilité, le traitement est identique pour tous les navires : gigantesques et les autres
- Seule exception : les plafonds de responsabilité sont plus élevés



- En pratique, les très grands navires sont susceptibles de créer de très grands sinistres
- Ils sont donc exposés à un traitement plus sévère, en raison des risques importants qu'ils créent
- L'affaire de l'Erika en est l'illustration
- Ils justifient certainement une adaptation des règles et comportements

# Prévention et Sécurité

## Anticiper les grand sinistres

- Etat du pavillon
  - Responsabilisation et harmonisation
  - Contrôle et audit des pavillons
  - Sanctions
- Contrôle portuaire
  - Navires à profil de risque élevé
  - Bannissement et liste noire

# Prévention et Sécurité

## Anticiper les grand sinistres

- Sociétés de classification
  - Critères d'indépendance et de capacité
  - Harmonisation des procédures
  - Agrément communautaire
  - Sanctions et retrait d'agrément

# Réaction

## L'action de l'Etat en mer

- Préfet maritime et coordination des moyens
  - Contrôle de la navigation
  - Remorqueurs de haute mer
  - Mise en demeure et assistance imposée
  - Zones refuges
  - Coopération internationale
- |  |        |
|--|--------|
|  | MSC    |
|  | Napoli |

# Sanctions pénales

- Loi 1983, Loi Perben, Loi 1<sup>er</sup> août 2008 : une aggravation considérable des peines pour les grandes catastrophes
- Conventionalité des textes français en ZEE
- L'affaire de l'Erika et l'identification de l'auteur
- Le délit d'imprudance et les diligences raisonnables

# Indemnisation des victimes

- Le socle de base
  - CLC et FIPOLO : canalisation
  - LLMC : limitation
  - Porte conteneurs : responsabilité du navire vs régimes des épaves

# Indemnisation des victimes

- La remise en cause par les droits régionaux
  - OPA
  - Directive communautaire
    - Faute grave
    - Assurance obligatoire
- La critique par les tribunaux
  - La définition objective de la faute inexcusable
  - L'Erika au pénal
  - L'Erika et le droit communautaire : l'affaire Mesquer

# Conclusion



- Une évolution irréversible vers une remise en cause des spécificités du droit maritime
  - Pénalisation des affaires
  - Droit de l'environnement, principe de précaution
  - L'opinion publique et la sanction
  - Poche profonde
  - L'émergence des droits nationaux



# LE RENDEZ-VOUS DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

*Cannes*

*28<sup>th</sup> and 29<sup>th</sup> April 2009*



CESAM



LE  
RENDEZ-VOUS  
DE CANNES