



CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
UNIVERSITE PAUL CEZANNE AIX-MARSEILLE III

LA RESPONSABILITE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION DANS LES REGIMES SPECIAUX



Mémoire de Master II "Droit Maritime et des Transports"
Présenté par Maria Krog EIK

-

Année Universitaire 2010-2011
Sous la direction de Mr Christian Scapel

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier Monsieur Scapel pour m'avoir permis de suivre cette année de Droit Maritime et des Transports. Cette année m'a beaucoup apporté au niveau professionnel et personnel. Je remercie aussi Monsieur Bonassies et toute l'équipage pédagogique, pour les connaissances qu'ils nous ont apportées cette année.

Je voudrais aussi remercier mes amis dans ce master, pour ses patiences et l'aide pendant l'année. Surtout je voudrais remercier Roseline, Arnaud, Hervé et Marion pour ses corrections pendant la rédaction de ce mémoire.

Merci beaucoup

Abstract

Les procès dans les affaires Erika et Prestige a montré une différence fondamentale entre les juges français et américains dans l'interprétation de la canalisation de la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures régit par la Convention de 1992. Ce mémoire a pour objet l'étude de la portée de la canalisation de la responsabilité afin de déterminer si les sociétés de classification peuvent bénéficier d'une immunité en vertu de cette Convention car l'interprétation éventuelle de celle-ci peut avoir des conséquences sur les autres régimes spéciaux. De plus, pour les juristes norvégiens il est intéressant de connaître l'interprétation de la disposition parallèle dans le droit norvégien.

Avant tout, est-il raisonnable qu'une responsabilité illimitée pèse sur les sociétés de classification au vue de leur rôle dans les opérations maritimes ?

The judgements following the catastrophic disasters after the sinking of the tankers Erika and Prestige has shown that the French and the American judges have a fundamentally different viewpoint on the interpretation of the channelling provision on terms of the 1992 Civil Liability Convention for Oil Pollution Damages. The object of this thesis is to analyse the scope of this channelling provision regarding a possible application on the classification societies, and furthermore to show what impact the interpretation may have on the other regimes using the same terms. In addition to this, understanding what the most probable solution would be were a claim to be filed in the Norwegian courts.

However, can it be considered as a reasonable solution to apply an unlimited liability on the classification societies regarding their role in the shipping industry?

I kjølevannet av Erika og Prestige sakene, som har versert i henholdsvis USA og Frankrike, har man sett at forståelsen av kanaliseringsbestemmelsen i den internasjonale konvensjonen for oljesøl stiller seg svært forskjellig. Formålet med denne masteroppgaven er å vurdere utstrekningen av kanaliseringsbestemmelsen med det formål å vurdere hvorvidt denne beskytter klassifikasjonsselskapene fra et eventuelt ansvar for slike ulykker. Videre vil det være av interesse å vurdere følgene av tolkningen ettersom den samme kanaliseringsbestemmelsen brukes i flere av de internasjonale konvensjonene som regulerer farlige utslipp. Det vil også bli gjort en tolkning av sjølovens § 193 og forståelsen av kanaliseringen i norsk rett.

Den endelige vurderingen vil være hvorvidt det er rimelig at et klassifikasjonsselskap kan bli erstatningsansvarlige for skader som følge av utslipp av farlig avfall.

Sommaire

REMERCIEMENTS	I
ABSTRACT	II
SOMMAIRE	IV
INTRODUCTION	1
PARTIE 1 : LE RÉGIME SELON LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ POUR DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION RÉSULTANTE DU DÉVERSEMENT D’HYDROCARBURES PAR DES NAVIRES-CITERNES	8
CHAPITRE 1: LA PORTÉE DE LA CANALISATION DANS LA CLC – L’APPLICATION AUX SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION	13
CHAPITRE 2 : L’INTERPRÉTATION DANS LE DROIT NORVÉGIEN	30
PARTIE 2 : LES CONSÉQUENCES DE L’INTERPRÉTATION DES DISPOSITIONS DE LA CLC	39
CHAPITRE 1 : LES CONSÉQUENCES DE L’INTERPRÉTATION DES AUTRES RÉGIMES POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR DES SUBSTANCES NOCIVES	40
CHAPITRE 2 : UN RÉSULTAT MANIFESTEMENT ABSURDE OU DÉRAISONNABLE?	50
CONCLUSION	56
TABLE DES MATIÈRES	59
BIBLIOGRAPHIE	61
ANNEXES	64

Introduction

Selon le droit commun, la règle est claire ; la faute oblige son auteur à réparer le préjudice qu'il entraîne.

Une des institutions les plus originales du droit maritime est le régime de responsabilité qui pèse sur l'exploitant du navire. Son droit de limiter sa responsabilité, ou le régime d'un plafond de la réparation, est justifié par le risque de la mer et le caractère d'intérêt général des activités maritimes¹. Aujourd'hui, les nombreuses catégories de participants au commerce maritime bénéficient de ce droit à limitation. Par ailleurs, un transporteur maritime bénéficie des possibilités d'exonérations, des cas exceptés, qui lui permettent de s'exonérer de sa responsabilité plus largement que dans le droit commun.

Nous disons souvent que les sociétés de classification fournissent aussi des activités et services d'un caractère d'intérêt général en faisant des inspections et fournissant au propriétaire l'information sur l'état du navire. La Convention de Londres de 1976 sur la limitation de responsabilité ne s'applique pas aux sociétés de classification². Mais par des clauses de non-responsabilité dans leurs contrats, les sociétés de classification ont depuis longtemps pu s'exonérer de leur responsabilité contractuelle (ou la limiter) pour les conséquences des fautes commises par elle ou ses préposés.

S'agissant de leur responsabilité à l'égard des tiers, la situation est plus compliquée. Comme il n'existe aucune convention internationale qui règle la responsabilité des sociétés de classification, il faut chercher la solution dans les nombreuses conventions internationales et dans les jurisprudences nationales applicables. La conséquence d'un tel rapprochement est que nous pouvons trouver des solutions différentes selon la loi applicable. En droit français, leur responsabilité peut être mise en œuvre par l'article 1382 du Code Civil selon laquelle toute faute engage la responsabilité de son auteur.

1 BONASSIES, Pierre, SCAPEL, Traité de droit maritime, L.G.D.J 2eme édition, 2010, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, le "Traité" p. 279

2 La Convention de 1976 ne s'applique pas lorsque les sociétés de classification ne sont pas considérées comme « toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant ». « On peut se demander si elle ne vise pas aussi des autres personnes ou entreprises..., voire société de classification... Dans notre opinion, une telle extension ne serait pas, en droit, justifiée ». Le traité p. 293

Un tel principe de responsabilité ne se trouve pas dans les droits de *common law*. Ça peut expliquer pourquoi nous pouvons dire que, en général, les juridictions de *Common Law* semblent plus favorables aux sociétés de classification³ que les pays de tradition civiliste. Dans le cas du Sundance, les juges américains ont précisés que « ...*put simply, the purpose of the classification certificate is not to guarantee safety, but merely to permit Sundance to take advantage of the insurance rates available to a classed vessel*⁴ ». Aussi, dans le Nicholas H, la Chambre des Lords n'avait pas condamné la société de classification qui avait commis une faute lourde, parce que, dans leur droit, la faute n'engage la responsabilité qu'à l'égard des personnes envers lesquels les auteurs d'une faute sont tenu d'une obligation de soin⁵. La société de classification n'avait pas une obligation de soin envers le propriétaire de la cargaison transportée⁶.

La solution semble différente dans un arrêt récemment rendu par une cour italienne⁷ dont les juges condamnent la société de classification (*Lloyd's Register*) pour ses fautes commises en inspectant le navire. Les juges a considéré que la société de classification avait commis une négligence grave pendant son contrôle et la délivrance des certificats au navire. L'inspection a été faite un an avant un contrôle des autorités portuaires allemandes qui a entraîné une détention à cause du mauvais état du navire ,ce qui a entraîné des pertes pour l'affréteur à temps. Le jugement marque une attitude plus sévère que ce serait le cas dans les pays de *common law*. Ce qui est remarquable c'est que cette décision italienne est basée sur la considération (en dehors de l'évaluation technique) que les sociétés de classification jouent un rôle très important et ont une solide réputation dans le commerce maritime et que les opérateurs comptent fortement sur leur certification lors de la conclusion des contrats et en prenant des décisions commerciales. Les affréteurs à temps étaient en droit de compter sur le certificat de classe et les affréteurs ont donc eu raison pour la majeure partie de leur revendication.

3 <http://www.skuld.com/News/Legal-News/Liability-of-Classification-Societies/>

4 Us Court of Appeals, the "Sundancer", cit., p.1084

5 Duty of care

6 Le Traité p. 158

7 Cour d'appel Milan. La solution a été confirmée par un jugement rendu le 20 janvier 2011.

<http://www.internationallawoffice.com/newsletters/detail.aspx?g=57656fc7-f2c7-4b76-b652-db618c6a0ebd>

S'agissant de la responsabilité à l'égard des administrations, l'Union Européen s'est engagée dans des politiques maritimes pour améliorer la sécurité dans les opérations maritimes. Le régime aujourd'hui applicable est la directive et le règlement adoptés en 2009 réglant les relations entre les autorités maritimes des États et les sociétés de classification. La directive a mis en place un régime de responsabilité pénal des sociétés de classification pour leur performance dans le cadre du délivrance des certificats en vertu des régimes statutaires.⁸

Les régimes spéciaux

S'agissant des régimes spéciaux, les dispositions réglant la responsabilité, prévoient un régime qui se démarque de la règle générale. En introduisant un système de canalisation de la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant, plusieurs personnes ayant commis une faute ne seraient pas responsables à l'égard des victimes. Pour le transport de matériaux nucléaires, la canalisation est absolue et exclusive ; l'exploitant du navire nucléaire sera la seule personne responsable pour des dommages nucléaires (mais il a dans certain cas un droit de recours contre les tiers)⁹. La Convention sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures a également prévu un système de canalisation, mais la canalisation introduite n'est ni « absolue ni exclusive »¹⁰. La Convention donne immunité aux personnes explicitement nommées à moins qu'elles aient commis une faute volontaire ou inexcusable.

Dans deux décisions assez récentes, la question de savoir si les sociétés de classification bénéficient de cette canalisation s'est posée. Les positions prises par les juges français et les juges américains dans les affaires *Erika* et *Prestige* sont complètement opposées. Les affaires sont toujours en appel, et la question de la responsabilité éventuelle des sociétés de classification pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures est toujours une question très actuelle dans le débat international. Soit ces sociétés bénéficient de la canalisation et en conséquence une action contre eux n'est pas possible à moins qu'elles aient commis une faute

⁸ Règlement (EC) 291/2009 et Directive 2009/15/EC

⁹ La Convention de Bruxelles relative à la responsabilité des exploitants des navires nucléaires (1962)

¹⁰ Le Traité p. 326

volontaire ou inexcusable; soit ces sociétés ne bénéficient pas de la canalisation et leur responsabilité peut être mise en œuvre selon le droit commun.

L'incertitude du système applicable aux sociétés de classification n'est pas une solution raisonnable. Les sociétés de classification jouent un rôle très important à l'égard des affaires maritimes. Pour toutes fins utiles, il est impossible pour un navire d'opérer dans le commerce international sans être classé et certifié par une société de classification. En premier lieu parce qu'aucun assureur ne va accepter un navire sans cote, mais aussi à cause des contrôles techniques que les navires vont devoir passer tout au long de leur vie comme durant leur construction.

Historique

Les sociétés de classification ont été créées bien avant la problématique concernant la bonne navigabilité des navires. C'étaient d'abord des assureurs qui avaient besoin d'une évaluation pour déterminer la condition des navires qu'ils voulaient assurer. Ce besoin a amené à la création des sociétés de classification ; des institutions privées qui avaient pour but d'assister les assureurs. La première société de classification a été créée en 1760, ultérieurement connue sous le nom de *Lloyd's Register*, qui a publié son premier registre des navires en 1764.¹¹

Selon la *European Maritime Safety Agency*, il existe aujourd'hui plus de 50 sociétés de classification, mais seulement 13 de ces organisations sont reconnues par l'Union Européenne¹². Pour les Etats membres, ça veut dire qu'ils n'ont le droit d'autoriser que ces 13 Sociétés de classification. Le rôle d'une société de classification est aujourd'hui multiple et les tâches de ces sociétés se sont développées pour répondre aux besoins des autres parties dans l'opération maritime, comme celui des banques, des acheteurs potentiels du navire et des affréteurs, pour qui la cote de navire est un fondement naturel pour déterminer les conditions contractuelles.

11 http://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society

12 <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/assessment-of-classification-societies.html>: (American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), China Classification Society (CCS), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), Korean Register of Shipping (KR), Lloyd's Register of Shipping (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NK), Polish Register of Shipping (PRS), Registro Internacional Naval (Rinave, recognition for Portugal only), Registro Italiano Navale (Rina), Russian Maritime Register of Shipping (RS)

La double fonction

Les sociétés de classification ont pour fonction de « classier » et « contrôler » un navire et les autres installations maritimes – pour leur donner une « cote » et de s’assurer que le navire ou l’installation soit en accord avec les règles élaborées par les sociétés. Mais comme nous allons voir, les autorités administratives délèguent aussi des fonctions à ces sociétés par lesquelles les sociétés doivent s’assurer que les navires ou des installations sont en accord avec les réglementations nationales et internationales. Nous disons souvent que ces sociétés exercent une double fonction ; un rôle privé et un rôle public. Aujourd’hui, à côté des assureurs, ceux qui ont recours à ces sociétés de classification sont principalement des autorités s’occupant du bon état de navigabilité des navires. Les autorités publiques, en acceptant les certificats délivrés aux termes des règles des sociétés, reconnaissent le travail fait par les sociétés. De plus, ces autorités délèguent leurs fonctions et tâches aux sociétés de classification, une délégation considérable concernant des navires de commerce étrangers. Grâce à une telle délégation, les sociétés de classification sont autorisées à délivrer des certificats au nom des autorités maritimes.

En droit français, l’État ne délègue qu’exceptionnellement ses obligations de contrôle à une société de classification¹³. La délégation des fonctions publiques est en droit français prévue par l’article 42 du décret du 30 août 1984, mais la délégation est limitée à l’apposition des marques de franc-bord, les contrôles effectués par les sociétés de classification ne peuvent jamais se substituer aux contrôles et certificats de l’administration¹⁴. En Norvège la loi de 9 juin 1903 § 4 cf. § 9 délègue un pouvoir de contrôle et d’inspection à *Det Norske Veritas*.

Leur responsabilité

La mise en œuvre de la responsabilité des sociétés de classification est une question très actuelle dans le débat international. Il n’existe aucune convention internationale régissant leur responsabilité. Mais avec un assez grand nombre de parties, tant publiques que privées, en s'appuyant (dans un sens ou un autre) sur les travaux de ces sociétés, il est également pertinent de se demander dans quelle mesure ces sociétés sont responsables de leurs travaux s'il est allégué qu'une erreur a été commise, que la

13 Le Traité p. 156

14 Le Traité p. 153

négligence a été démontrée et que cela a causé une perte. Une faute ou une défaillance d'une société de classification ou de ses préposés peut avoir les conséquences graves dans le monde maritime ; pour les personnes à bord le navire, pour les ayants droit des marchandises à bord, pour l'environnement et le milieu maritime.

Il existe plusieurs ouvrages sur la responsabilité des sociétés de classification. Dans ce mémoire, sera analysée la responsabilité éventuelle des sociétés en vertu des régimes spéciaux. Le régime le plus actuel est leur responsabilité pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures (La Convention CLC). À la suite des naufrages de l'Erika et du Prestige et les arrêts opposés cherchant à condamner les parties responsables de ces naufrages, *inter alia* des sociétés de classification accusées de faits négligents pendant leurs classifications des navires, nous avons vu des débats théoriques très intéressants à l'égard de l'application de la canalisation prévue dans les conventions correspondantes. Le mémoire sera donc basé sur cette Convention.

Toutefois, les considérations générales pour l'imposition d'une responsabilité aux sociétés de classification va jouer un rôle important dans l'interprétation des dispositions de la Convention CLC, et les arguments en faveur et en défaveur d'une telle responsabilité doivent en conséquence être traités dans ce mémoire pour savoir si une responsabilité extracontractuelle peut être imposée aux sociétés de classification en vertu des régimes spéciaux.

Pour aborder l'aspect théorique du sujet, il faut analyser les dispositions et le régime applicable selon la Convention internationale pour la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures (*de lege lata*). Il est également nécessaire d'analyser une analyse de la responsabilité en vertu de la disposition correspondante en droit norvégien. Dans une deuxième partie, nous allons étudier les conséquences des autres régimes régissant les pollutions des hydrocarbures ; notamment la convention sur la pollution des sources pour montrer comment l'interprétation des dispositions de la CLC 92 peut avoir une influence sur les parties potentiellement responsables selon d'autres régimes. En plus, je vais faire une analyse *de lege ferenda* pour savoir si les sociétés de classification doivent bénéficier de la canalisation dans les conventions.

**Partie 1 : Le régime selon la Convention sur la
responsabilité pour des dommages dus à la pollution
résultante du déversement d'hydrocarbures par des
navires-citernes**

Le pétrolier Torrey Canyon a fait naufrage le 18 mars 1967 dans la Manche. Il a emmené par le fond 120 000 tonnes de fuel lourd, ce qui a entraîné une catastrophe écologique majeur, sans précédent, pour les côtes françaises et anglaises. Suite à cette catastrophe, le Conseil IMCO a adopté un programme visant à lutter contre la pollution émanant de sinistres maritimes basé sur 18 points. Les conférences ont donné lieu à l'adoption des règles internationales sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures (CLC). La convention de 1969 sur la responsabilité civile a été modifiée par le protocole de 1992. Malgré son titre, cette convention n'a pas pour fonction de sanctionner la partie polluante, mais elle cherche à indemniser intégralement les victimes des pollutions.

La CLC s'applique aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures résultant de déversements d'hydrocarbures par des navires-citernes¹⁵ transportant des hydrocarbures. Aux termes de la Convention, l'expression « dommages par pollution » est défini comme (a) des « préjudices ou dommages causés à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, ou que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner du à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront » et (b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures », cf. l'article I.6.

La responsabilité qui pèse sur le propriétaire du pétrolier est une responsabilité de plein droit, c'est-à-dire une responsabilité objective sans l'égard de faute commise par lui. Mais cette responsabilité n'est « ni absolue ni exclusive »¹⁶. En premier lieu le propriétaire pourra invoquer les cas d'exonérations définis par l'article III.2. Par ailleurs, le propriétaire a aussi un droit de recours contre les tiers qui ont causé le dommage en vertu de l'article III.5.

15 "Le régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures", Note explicative établie par le Secrétariat des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures, août 2011.

16 Le Traité p. 326

La responsabilité est limitée sauf si, le propriétaire a commis une faute inexcusable. Pour les États Parties, la limitation et, plus tard, la canalisation pouvaient être justifiés par la création d'un Fonds à la Convention. La Convention internationale de 1971 a amené à la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures (Convention International de 1971 portant création du Fonds - FIPOL). Ce régime a été modifié en 1992 par la Convention de 1992 portant la création du Fonds. Les contributeurs du Fonds selon ce régime sont des personnes qui, au cours d'une année civile, ont reçu sur le territoire d'un État Partie à cette Convention plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd à la suite d'un transport par mer.

La canalisation

La CLC introduit un système qui cherche à canaliser la responsabilité ayant pour effet d'interdire aux victimes de mettre en œuvre la responsabilité pour des personnes dénommées, sauf s'ils ont commis une faute intentionnelle ou inexcusable.

À l'origine, la Convention de 1969 a instituée une responsabilité qui n'était pas véritablement canalisée, les victimes ont eu le droit d'agir contre les autres acteurs sur la base des règles de droit commun. Toutefois, la Convention a interdit aux victimes d'agir contre les préposés ou des mandataires du propriétaire. Le Protocole de 1992 a fortement renforcé ce mécanisme de canalisation en interdisant toute demande en responsabilité contre :

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;*
- b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;*
- c) tout affrèteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affrèteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire;*
- d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;*
- e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;*
- f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e);*

L'immunité est levée s'ils ont commis une faute volontaire ou une faute inexcusable c'est-à-dire une faute commise témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Par ailleurs, aux termes de l'article III.4, aucune demande de réparation de dommage par « pollution » ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la convention, et, qu'elle soit ou non fondée sur la convention, aucune demande ne peut être introduite contre les personnes dénommées dans paragraphe 4. Les personnes physiques ou morales qui ne bénéficient pas de la canalisation prévue par l'article III.4 sont soumises aux règles de réparation du droit commun, selon lesquels il faut indemniser intégralement les préjudices causés.

Le but de la convention de 1992 est « de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires¹⁷ ». Pour atteindre cet objectif l'élément primaire est, bien sur, la responsabilité de plein droit pour le propriétaire avec l'obligation pour lui de souscrire une assurance¹⁸ d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article V.1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention, une obligation inscrite à l'article VII.

Dans les cas où les demandes d'indemnisation dépassent la limitation conventionnelle du propriétaire, le FIPOL va mettre en œuvre un système d'indemnisation des victimes qui ne sont pas intégralement indemnisées en vertu de la CLC. Ce système va également s'appliquer si le propriétaire est incapable d'indemniser l'obligation qui imposée en vertu de la convention et si les cas exceptés l'exonère de sa responsabilité. L'indemnisation payable par les Fonds pour les accidents avant 2003 était 135 millions DTS, un montant levé à 203 millions de DTS en 2003. L'entrée en vigueur d'un Fonds complémentaire en 2005 a levé le montant maximum payable à 750 million de DTS.

17 Le préambule de la Convention

18 carrying more than 2000 tons of oil as cargo in bulk

S'agissant des sociétés de classification accusées des négligences dans leurs classifications des navires ou dans la délivrance des certificats, c'est évident que la CLC ne va pas leur fournir une protection contre les poursuites s'il est prouvé qu'elles (ou ses préposes) ont commis une faute volontaire ou inexcusable. À la suite, les victimes ne vont pas leur poursuivre en action directe si les demandes d'indemnisation ne dépassent pas les montants maximums payables selon la CLC ou les Fonds disponibles.

Dans cette première partie, nous allons essayer d'examiner la portée de la canalisation dans le but de savoir si cette canalisation évite les victimes de pollution par des hydrocarbures de toute action directe contre les sociétés de classification. Il s'agit d'interpréter l'article III.4 de la CLC, et surtout l'exemption donnée au « le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage s'acquitte de services pour le navire » aux termes du (b) de l'article.

Dans le premier chapitre, nous allons faire une interprétation pragmatique basée sur les termes donnés par la Convention et les débats juridiques liés à ces termes. Nous étudierons de plus nous allons étudier les deux cas reversés devant des tribunaux américains et français pour illustrer les problèmes juridiques à propos les dispositions donnée par la CLC.

Dans le deuxième chapitre de cette partie, nous allons regarder une interprétation des dispositions de la convention dans le droit norvégien qui semble d'être moins restrictif en imposer une responsabilité sur les sociétés de classification et aussi plus en faveur d'une canalisation plus forte.

Chapitre 1: La portée de la canalisation dans la CLC – l'application aux sociétés de classification

Section 1 : La canalisation aux termes de la Convention

Pour l'interprétation des dispositions du traité il faut utiliser la règle générale d'interprétation donnée par la Convention de Vienne sur les droits des traités (1969). Aux termes des articles 31 et 32 « Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but”.

Article 31

RÈGLE GÉNÉRALE D'INTERPRÉTATION

1. *Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.*
2. *Aux fins de l'interprétation d'un traité, le contexte comprend, outre le texte, préambule et annexes inclus :*
 - a) *Tout accord ayant rapport au traité et qui est intervenu entre toutes les parties à l'occasion de la conclusion du traité;*
 - b) *Tout instrument établi par une ou plusieurs parties à l'occasion de la conclusion du traité et accepté par les autres parties en tant qu'instrument ayant rapport au traité.*
3. *Il sera tenu compte, en même temps que du contexte :*
 - a) *De tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions;*
 - b) *De toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité;*
 - c) *De toute règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties.*
4. *Un terme sera entendu dans un sens particulier s'il est établi que telle était l'intention des parties.*

Article 32

MOYENS COMPLÉMENTAIRES D'INTERPRÉTATION

Il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue, soit de confirmer le sens résultant de l'application de l'article 31, soit de déterminer le sens lorsque l'interprétation donnée conformément à l'article 31 :

- a) *Laisse le sens ambigu ou obscur; ou*

b) *Conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable.*

§ 1 Le sens ordinaire à attribuer aux termes de traité

Aux termes de la Convention aucune demande de réparation de dommage ne peut être formée contre « le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire »¹⁹.

A. « Personne »

L'article I.2 de la Convention donne une définition assez grande d'une « personne ». Aux termes de la Convention une personne signifie « toute personne physique ou morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat ... ».

Det Norske Veritas donne dans le préambule de ses « Rules for classification of Ships » la définition « an autonomus and independant foundation »²⁰. Dans le plupart des systèmes juridiques civils, une fondation est une organisation non-profitable. Dans le droit norvégien, comme dans le droit français, une fondation consiste une personne morale. Par conséquent, une société de classification est une « personne » aux termes de l'article I.2 de la Convention.

L'article III.4 a donné lieu d'une grande débat en droit français ; notamment entre l'ancien directeur juridique du Bureau Veritas Monsieur Boisson et le Professeur P. Bonassies²¹. Le problème est de savoir si la société de classification « s'acquitte de services pour le navire ». Le terme est assez vaste et vague, et il peut donner l'impression que toutes les personnes qui fournissent un type de service au navire sans être membre de l'équipage s'inscrivent dans le cadre de cette exemption, ça veut dire qu'il faut y inclure une grande groupe des personnes comme des réparateurs de navires et peut-être même les constructeurs de navires.

On peut se demander si le terme « personne » utilisée dans l'article III.4 de la CLC est un terme qui doit être interprété dans un sens particulier, plus endroit que la définition

19 CLC article III.4 b)

20 DNV Rules for Classification of Ships, part 0 chapter 1

21 Voir notamment DMF 2008.694

donnée dans l'article I.2. Selon la Convention de Vienne article 31.4 « un terme sera entendu dans un sens particulier s'il est établi que telle était l'intention des parties ».

Le terme « sans être membre de l'équipage », avec la référence au pilote, peut être considéré comme définissant une catégorie limitée de personnes qui ont droit au bénéfice de l'exonération d'une responsabilité pour ces négligences. Comme souligné par le Professeur Bonassies ; « si nous lisons le (b) dans la continuité de le (a) il pareil que les personnes concernées sont des personnes qui « s'acquittent de services » bénéficiant directement et concrètement au navire²². »

La théorie d'*enjusdem generis* indique, dans le droit anglo-saxon qu'une liste non limitative s'applique aussi aux choses similaires. Les tribunaux utilisent l'*enjusdem generis* en conjonction avec le bon sens et la jurisprudence pour interpréter l'intention du législateur lorsqu'il a écrit la loi²³. Comme nous allons voir après l'Etat espagnol a fait valoir devant les juges américains dans l'affaire du Prestige, que le terme « toute autre personne » aurait du être interprété dans une sens ne donnant l'immunité que à des personnes effectuant un travail de même nature que le pilote et des membres de l'équipage.

Un pilote peut être défini comme un marin autorisé à assister les capitaines dans la manœuvre et la conduite des navires, à l'intérieur des ports ou dans les parages difficiles²⁴. En plus, les pilotes sont rémunérés par l'armateur. En assistant le capitaine il n'existe aucun doute que le pilote opérer directement sur le navire.

Une société de classification a une fonction de contrôle. Le but premier est d'éviter que le navire soit exploité alors que celui-ci ne répond pas aux normes prévues par les conventions et la législation du pavillon et des règles élaborés par la société de classification elle-même. Comme expliqué par le Professeur Kruger

22 BONASSIES, Pierre. Sociétés de classification et Convention de 1969 / 1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures. Le Droit Maritime Français 2008 p. 695

23 Mike Godwin, lettre au FBI, 30 Juillet 2010

24 dictionnaire Petit ROBERT 1 Dictionnaire alphabétique et analogique de la linge français, édition 1977

« The core of the service rendered to the shipping world is a system of highly standardized technical certification that the classed ship meets the quality standards drawn up by the classification society, thus meeting corresponding requirements in the underlying contract commercial arrangements in the areas mentioned. »²⁵

Nous pouvons dire que les deux participants s'occupent de la sécurité maritime. Les deux ont une fonction d'aide à ce que le navire n'est pas sujet à un accident. Mais la similarité s'arrête peut-être là. D'abord nous pouvons nous demander si les sociétés de classification s'acquittent de services pour le navire ou pour l'armateur.²⁶

Selon le Professeur Bonassies, « une société de classification ne s'acquitte en effet d'aucun service à l'égard du navire ; elle n'intervient pas concrètement sur le navire, à l'inverse des personnes visées par le (b) de l'alinéa 4 de l'article III. Simplement, elle remplit, au bénéfice de l'armateur, la mission qui lui a été confiée par celui-ci, mission qui est non d'intervenir sur le navire, mais de contrôler la construction de celui-ci, puis de contrôler périodiquement le bon état de coque, des machines et appareils, en signalant à l'armateur les défauts constatés. » Ensuite, « Elle remplit seulement la mission de contrôle à elle confié par l'armateur ».²⁷

D'autre part, la société de classification donne une cote au navire. Nous pouvons dire que la cote donnée par la société de classification ne va pas se nécessairement changer s'il y a quelqu'un qu'en acquérir.

Pour comprendre le champ d'application et l'intérêt de la convention, il faut étudier les travaux préparatoires et la phase rédactionnelle. Est-ce que les rédacteurs du protocole de 1992 ont eu l'intention de doter les sociétés de classification d'une immunité similaire à l'immunité conférée au pilote, membres de l'équipage et au capitaine ? Pour connaître l'intention des parties, il faut étudier l'évolution qui a conduit à la présente Convention.

25 Kruger, Kai. Fault liability for classification societies towards third parties? - I: Festschrift Kurt Grönfors / red. Lars Gorton m.fl. - Stockholm: Norstedts, 1991. - P. 271

26 Ibid. Bonassies

27 Ibid.

§ 2 Les travaux préparatoires

Parmi les questions juridiques soulevées durant la Conférence de OMCI avant l'adoption de la Convention de 1969, il y a les questions sur la nature juridique, le champ et le montant de la responsabilité pour le propriétaire ou de l'exploitant du navire pour des dommages subis par les tiers en cas d'accidents. Le protocole proposé en 1968 a donné l'immunité à tous « les préposes ou mandataires du propriétaire ». La délégation des Pays-Bas voulait ajouter les « entrepreneurs indépendants », mais cette proposition a été rejetée par les rédacteurs de la Convention en 1969. Il reste aucun doute qu'un tel terme aurait pu inclure les sociétés de classification. Cependant, le résultat de la Conférence de Bruxelles était une Convention qui s'est fondée sur l'idée originale exprimée par le protocole de 1968.

Comme nous allons voir plus tard, certains États (la Norvège, les Bahamas, le Royaume Unis et le Danemark) avaient accordé une protection à un plus grand nombre de personnes que ceux qui sont mentionnés dans la Convention de 1969 dans leur législation nationale. Inspiré par ces juridictions, les Conférences de Stockholm en 1981 et de Londres en 1984 avaient pour but de modifier les dispositions de la Convention originale. S'agissant du protocole proposé en 1984, le texte de l'article III.4 a été le même que nous retrouvons dans le protocole adopté en 1992. Le texte de l'article a eu pour but d'éviter que les parties nommées n'aient pas le besoin de s'assurer contre la pollution des hydrocarbures. Les négociations montre que la Conférence a rejeté une proposition qui aurait pu protégée tous les acteurs sauf le propriétaire ; une canalisation absolue.

En analysant le texte proposé pour la canalisation en 1984 les auteurs ABECASSIS et JARASHOW conclus que

« The list does not cover quite a number of those who may become liable under general principles of law, such as the builder, repairer and classification society of the ship... »²⁸

28 ABECASSIS D. W et JARASHOW, R. L "Oil Pollution from Ships" Second Edition, London 1985, p. 233.

Le Professeur Bonassies précise dans son article que « ce qu'il faut souligner c'est que, à aucun moment des discussions survenues à Stockholm ou à Londres la question d'une éventuelle extension des immunités inscrites dans l'article III aux sociétés de classification n'a été évoquée. » La validité d'une telle argumentation est confirmée par le fait que la question de l'application des dispositions aux sociétés de classification n'a pas été évoquée lors des débats. En cherchant les documents pour affirmer l'argument de ce mémoire, aucune disposition n'est trouvée. Selon le Professeur Bonassies « c'est donc sans crainte d'être contredit que l'on peut conclure que jamais les rédacteurs du texte de 1992 ou de ses avant-projets n'ont eu l'intention d'accorder aux sociétés de classification l'immunité conférée par eux au capitaine, pilote, ou affréteurs, et l'intention des parties à un accord international est l'un des éléments de l'interprétation de tout traité. »²⁹

§ 3 *Le contexte*

Comme souligné par le Professeur Bonassies, le texte de l'article III.4 de la Convention est un texte d'exemption. Selon lui, « c'est précisément une interprétation rigoureuse, une interprétation non « ouverte », qui s'impose ici, parce que tout texte d'exception doit être strictement, étroitement interprété ». C'est clair qu'il s'agit d'une exemption extrême, les personnes qui ont commis une faute ne sont pas responsables pour leurs actions (sauf pour ses fautes inexcusables), un système qui diffère d'une façon significative du droit commun. Le même point est souligné par le Professeur Delebecque en précisant que « le texte n'est pas un texte pénal et dans la mesure où il déroge aux règles générales de la responsabilité civile, il appelle une interprétation stricte »³⁰.

Mais il faut aussi prendre en considération l'objectif de la provision. Par une responsabilité de plein droit des propriétaires, elle cherche à faciliter la position des victimes. Comme souligné par SICCARDI «... *once the principle of channelling has been adopted (wrongly or rightly) it must be construed logically as a wide reaching principle if effective channelling is the target* »³¹. L'auteur remarque que quand nous

29 Ibid.

30 DELEBECQUE, Philippe "Aspects civils de l'arrêt Erika" DMF 210 p. 719

31 SICCARDI, Francesco "Pollution Liability and Classification Societies, is the system a fair one?", Il Diritto Marittimo 2005 p. 691.

nous retrouvons dans une situation où les fonds disponibles sont insuffisants, les victimes tendant à mettre en œuvre la responsabilité des « deep pocket targets » - qui il juge comme « only side players ».

Quant le Professeur Bonassies et Nicolas Lagoni conclut que les sociétés de classification ne bénéficient pas de la canalisation aux termes de la Convention, Siccardi conclut que « *A construction of the channeling provision of article III.4 of the 1992 CLC conducted having regard to the ordinary meaning of the terms, the context and the purpose of the Convention leads to the conclusion that, more likely than not, classification societies fall within the category of subjects exempted from liability. This conclusion appears to be in line with the approach offered by the Common law Courts concerned at the problem that shifting liability onto side players may disrupt the entire system of allocation of risk on the maritime adventure.* »³²

Les différences se montrent aussi devant des tribunaux.

32 Ibid. Siccardi

Section 2 : La jurisprudence

Les deux plus grands incidents les dernières années nous avons montré que les Fonds qui sont disponibles peuvent être insuffisantes pour réaliser l'objectif du régime, une indemnisation adéquate pour les victimes qui ont subis des dommages. Toujours en appels, les jugements suivant les accidents des pétroliers Prestige et Erika montrent que les victimes essayent de prendre des mesures et des actions contre les autres participants dans l'opération maritime autre que le propriétaire du navire. Comme illustrés par Siccardi, les victimes et le Fond cherchent à poursuivre des « deep pocket targets », les participants dans l'opération maritime qui ils affirment de ne pas être protégés par la canalisation dans la Convention et qui n'ont pas le droit de limiter leur responsabilité – comme les sociétés de classification.

§ 1 L'arrêt Prestige : Reine de Espana v. The American Bureau of Shipping

L'arrêt rendu le 2 Janvier 2008 par la District Court fédérale de New York est relatif à la responsabilité civile des sociétés de classification pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

A. Les faits

Le navire-citerne Prestige, qui transporterait environ 77 000 tonnes de fuel lourd en transit entre Lettonie et Gibraltar a coulé à 270 kilomètres des cotes de Galice le 19 novembre 2002. Pendant le remorquage, le navire s'est brisé en deux et environ 63 000 tonnes d'hydrocarbures, hautement persistant, se sont échappées à la suite du naufrage, souillant gravement la cote ouest de la Galice, le golfe de Gascogne la cote nord de l'Espagne et le littoral français.

Le pétrolier, immatriculé aux Bahamas, était construit en 1976 selon les standards de classe donné par la société de classification, American Bureau of Shipping (ABS), qui en avait gardé jusqu'à l'accident. La dernière inspection annuelle a été effectuée six mois avant le naufrage. L'Espagne a demandé réparation de son préjudice, estimé à un milliard de dollars en poursuivant la société de classification ABS. L'État espagnol a engagé une procédure dans la Cour Fédérale de District Sud de l'État de New York

contre l'ABS réclamant des dommages de pollution causés à ses côtes après le naufrage du Prestige.

B. Les arguments des demandeurs

L'Espagne a accusé l'ABS de négligence dans la classification du navire ayant conduit à une défaillance de structure et par suite au naufrage du navire³³. L'Espagne soutient que l'ABS a été négligeant dans son inspection de la coque et de la structure du pétrolier et que la société n'a pas réussi à détecter et à prévenir de la corrosion, les dommages de fatigue et d'autres problèmes. La poursuite allègue également que l'ABS a omis de retirer la classification du Prestige alors qu'il savait ou aurait dû savoir que le navire était inapte à transporter des marchandises en toute sécurité.

C. La demande reconventionnelle de l'ABS

L'ABS déplacés, selon la Règle 56 des Règles fédérales de procédure civile, pour un jugement sommaire rejetant le cas du demandeur sur le fait que la demanderesse a été incapable de prouver le degré requis de la culpabilité de la part de l'ABS ou, à défaut, l'ABS a fait valoir que la Cour n'avait pas compétence sur la réclamation puisque aux termes de l'article IX.1 de la CLC, dont l'Espagne est partie, toutes les réclamations pour dommages par pollution auraient dû être portées devant les tribunaux de l'Espagne et que, en tout cas aucune demande d'indemnisation pourrait être faite contre l'ABS en vertu de l'article III.4 de la CLC. En fait l'ABS a fait valoir qu'ils aient été couverts par la canalisation dans la CLC ; et qu'il n'y avait aucune témoignage que l'ABS ont commis une faute inexcusable et en conséquence la responsabilité directe ne pouvait pas être imposé. Il soutient que la CLC fournit le seul recours contre eux, car ils sont soit un « servant or agent of the owner » du Prestige au sens de l'article III.4 a) de la Convention ou « une autre personne qui sans être membre de l'équipage s'acquitte de service pour le navire » au sens de l'article III.4 (b) de la CLC.

D. La Solution Juridique

33 Boisson. DMF 2008

Tout d'abord, les juges américains ont rejeté l'interprétation donnée par l'ABS en sens de la lettre (a) en disant qu'il ne pouvait pas bénéficier de l'exemption donnée aux mandataires, car la société de classification était un organisme indépendant, travaillant au son propre nom. En analysant la lettre (b) de l'article III.4 le juge conclut que l'ABS est une « personne » au sens de la Convention. La question était de savoir si la société de classification était une personne ayant une qualité leur permettant d'entrer dans la catégorie de (b) de l'article III de la CLC.

En soutenant les arguments qu'une société de classification ne bénéficie pas de la canalisation, l'Espagne évoque la doctrine d'*ejusdem generis* (du même genre). Selon le juge, en droit américain, une telle doctrine est:

«the statutory canon where general words follow specific words in statutory enumeration, the general words are construed to embrace only objects similar in nature to those enumerated by the preceding specific words »

Le demandeur faisait valoir que l'ABS n'est pas une « autre personne » parce que l'ABS n'est pas du même genre qu'un pilote et en plus, les services qu'il donne ne sont pas du même genre que ceux délivrés par le pilote en naviguant le navire. À l'appui de sa requête, l'Espagne a soumis des déclarations d'experts juridiques qui étaient présents lors des conférences diplomatiques de 1969 et 1984. Les deux déclarations d'experts sont d'avis que les sociétés de classification ne sont pas destinées à être couvertes par l'article III.4 (b).³⁴

En droit américain, la théorie d'*ejusdem generis* n'est utilisée que lorsque le sens d'une clause est incertain. Selon le juge américain, les articles I et III de la CLC ne laissent aucun « uncertainty or ambiguity » ni s'agissant de l'expression « personne », ni de la portée de la phrase « le pilote ou une autre personne qui sans être membre de l'équipage s'acquitte de service pour le navire ». La cour n'a pas retenu l'interprétation restrictive de l'Espagne visant à appliquer l'article III.4 b) uniquement aux individus, personnes physiques travaillant à bord du navire au moment de l'accident.

34 International Oil Pollution Compensation Fund 1992. « incidents involving the compensation fund – Prestige ». Note by the Director. 10 Septembre 2010.

Résultant de la langue « plain and unambiguous » de l'article III.4, la Cour d'appel de New York n'avait pas « besoin » de se référer ni à la théorie d'*ejusdem generis* ni aux travaux préparatoires et ni à des autres sources pour déterminer sa portée.³⁵ En conséquence, aucune demande de réparation ne pouvait être introduit contre l'ABS, à moins que le dommage résultait d'une faute inexcusable, cf. article III.4.

La Cour n'a pas examiné la preuve d'une telle faute puisque le juge a donné l'effet à l'article IX.1 de la Convention qui détermine qu'une demande ne peut être présentée que dans les zones territoriales des États contractants. L'Espagne devait, selon le magistrat américain, poursuivre l'ABS devant les juridictions espagnoles et non devant les juridictions américaines. En outre, les États-Unis n'étant pas partie à la CLC, la Cour de New York n'avait pas la compétence juridictionnelle nécessaire pour traiter de la réclamation espagnole. Sur ces deux fondements, l'Espagne a donc été débouté de son action contre la société de classification.

S'agissant de la compétence juridictionnelle, le jugement a été renversé par la cour d'appel du New York par un jugement rendu le 12 juin 2009³⁶. La cour a jugé que la Convention de 1992 ne pouvait pas priver un tribunal fédéral des États-Unis de sa compétence matérielle, mais en fait la Cour d'appel a indiqué dans son jugement que la District Court pouvait refuser d'exercer sa compétence en invoquant la règle du forum non *conveniens*. Si le District Court se voulait déclarer compétente, la Cour d'appel l'instruit à procéder à une analyse du conflit de lois afin de déterminer le droit adapté pour trancher cette affaire³⁷.

Dans son deuxième jugement en août 2010 le District Court avait à nouveau débouté l'État espagnol en ses demandes et à donné l'effet de la requête de l'ABS. En l'espèce, la Cour a jugé le droit américain applicable. En appliquant le droit américain

35 En droit américain l'interprétation de la portée d'un traité s'est fait par « a look at the treaty's term » *Croll c. Croll*, 229 F3d 133, 136 (2d Cir. 2000). La texte doit être interprété « in accordance with the ordinary meaning to be given to the terms of the treaty in their context and in light of its object and purpose ». "...the plain language of a treaty must be followed, but only if the language is unambiguous or if the plain meaning does not produce necessarily absurd results" *Distribuidora Dimsa v. Linea Aere4a Del Cobre S.A.*, 976 F2.d 90, 95 (2d Cir. 1992).

36 United State Court of Appeals for the second circuit: *Reino de Espana v. ABS*. Le 12 Juin 2009

37 <http://en.iopcfund.org/prestige.htm>

la Cour a jugé que « *ni l'Espagne, ni le tribunal après ses propres recherches, n'étaient en mesure de citer un précédent quelconque dans la législation américaine en vertu duquel une société de classification avait été tenue responsable vis-à-vis d'un tiers des dommages causés par un incident technique d'un navire, et que l'Espagne n'avait présenté aucun élément de preuve démontrant qu'elle s'était fiée en particulier au certificat de classification émis pour le Prestige. Le tribunal a également souligné la grande différence existant entre le montant des honoraires versés à l'ABS pour cette enquête conduite en Chine et celui des dommages réclamés par l'Espagne* »³⁸.

Par ailleurs la Cour a donné un avis clair s'agissant de la responsabilité des sociétés de classification à l'égard des États côtiers en précisant qu'elle n'était pas disposé à accepter la règle proposée par l'Espagne selon laquelle « a classification society owes a duty to refrain from reckless behaviour to all coastal States that could foreseeably be harmed by failures of classified ships » car cela reviendrait à un « unwarranted expansion of the existing scope of tort liability ». Le tribunal estimait d'autre part que ce serait incompatible avec la responsabilité du propriétaire non déléguable qui consiste à maintenir un navire en bon état de navigabilité³⁹.⁴⁰

E. La portée et les conséquences de l'arrêt :

En appliquant les dispositions de la canalisation sur les sociétés de classification, les Cours américaines leur a donné une grande immunité, non seulement aux sociétés de classification, mais possiblement aussi à des autres personnes qui s'acquittent de service pour le navire. Nous pouvons nous demander pourquoi le juge américain, en s'étant considéré incompétent a dans le premier cas quand même examiné la portée de la canalisation. D'abord nous pouvons dire que si la société de classification n'a pas rentrée dans la champ d'application de l'article, la Cour ne pouvait pas se déclarer incompétente en vertu de l'article X, comme elle a fait dans le District Court.

38 <http://fr.iopcfund.org/prestige.htm>

39 "[to allow recovery by a coastal state against a classification society for a oil spill damage] would...run afoul of the intentions of the shipowners and the classification societies contracting for classification services, as demonstrated by the instant certification's explicit disclaimer of any representation to a third party, and the disproportionality between the relatively small fee paid to the classification society and the potentially scope of third party liability"

40 Pour les actions récursoires éventuelles engagées par le Fonds de 1992 contre l'ABS, voir Annexe I

Par ailleurs, nous pouvons nous demander si les cours américaines, à l'égard l'évolution de leur jurisprudence dans ce domaine, voulaient continuer et affirmer la position juridiques des sociétés de classification dans les pays de *common law* ; et dans le même temps, en protégeant les intérêts américains en l'espèce.

§ 2 Les arrêts Erika

L'arrêt poursuivant le naufrage du pétrolier Erika en 1999 a été rendu par le Tribunal de Grande Instance de Paris⁴¹ deux semaines après l'arrêt de la Cour en New York dans l'affaire Prestige. La Cour a été pour la première fois, en droit français, confronté aux problèmes posés par la Convention de 1969 – 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures⁴².

A. Les faits et la procédure

Le 8 Décembre 1999, le pétrolier Erika du pavillon maltais a navigué de Dunkerque avec une cargaison de fuel-oil de 30,884.471 tonnes lié à un port italien. Peu de temps après le départ, le navire a rencontré des conditions météorologiques mauvaises et le 12 décembre le capitaine a envoyé un appel de secours indiquant que le navire se brisait en deux. Le navire a coulé et les déversements de la cargaison du navire ont causé une grave pollution de la côte.

Des poursuites pénales ont été présentées devant le Tribunal de Grande Instance de Paris contre plusieurs sociétés, y compris les propriétaires du navire et la société de classification, et plusieurs individus. Parmi les questions examinées et décidées par le Tribunal était celui sur l'exonération de la responsabilité de la société de classification en vertu de l'article III.4 b) de la CLC. La Cour a du « déterminer si les personnes pénalement responsables du délit de pollution, en l'occurrence Messieurs Savarese et Pollara, les sociétés Rina et Total SA, sont visées par ces dispositions qui excluraient, selon le cas toute demande en réparation autre que celle présentée en application des règles conventionnelles précitées, ou toute demande de réparation fondée ou non sur

41 Tribunal de Grande Instance de Paris, 11e Chambre Correctionnelle : 16 Janvier 2008 - <http://www.lexinter.net/JPTXT4/JP2005/jugement%20erika.pdf>

42 BONASSIES, Pierre. "Reflections d'un juriste francais sur le jugement "Erika"", Il Diritto Marittimo 2008 p. 249.

ces règles, et rendraient la juridiction répressive incompétente pour connaître des demandes d'indemnisation formées à leur rencontre. »

Comme dans le cas de Prestige, une des questions devant la Cour était de savoir si la société de classification, RINA, entrait dans la liste des personnes qui bénéficient de la canalisation de la responsabilité établi par la CLC.

Procédures pénales :

La Chambre Correctionnelle du TGI Paris avait condamné RINA responsable pénalement du délit de pollution, en jugée coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en renouvelant le certificat de classification de l'Erika sur la base d'une inspection en deçà des normes professionnelles.⁴³ La société de classification a été condamnée à payer une amende de 375 000 Euros.

La responsabilité civile :

Le juge avait considéré RINA conjointement et solidairement responsable des dommages avec le propriétaire du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl) et Total SA. La Cour a estimé que la société de classification n'était pas protégée par les dispositions de la canalisation prévu par l'article III.4 de la CLC et par ce fait la société n'échappait pas de sa responsabilité pénale lui imposait. La cour a précisé que ;

« En visant de façon générique les pilotes ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire, l'exclusion prévue par le b) du paragraphe IV de l'article III ne peut s'entendre que de cette relative aux personnes, qui, sans être membre de l'équipage, s'acquittent de prestations pour le navire en participant directement à l'opération maritime, situation qui n'était pas celle de la société RINA à l'égard de l'Erika. »⁴⁴

La cour a donc l'appliqué la législation nationale en condamnant la société de classification.

43 <http://fr.iopefund.org/erika.htm>

44 <http://www.lexinter.net/JPTXT4/JP2005/jugement%20erika.pdf> , p. 235

La Cour d'appel de Paris

S'agissant la responsabilité pénale la Cour a affirmé le jugement rendu par la Cour correctionnelle et les amendes prononcées. La cour a également considéré que la société de classification ne pouvait pas bénéficier de la canalisation car elle ne pouvait pas être considéré comme une « personne qui s'acquitte de services pour le navire » aux termes de la CLC. Les juges ont précisé que :

« La SpA RINA, société de classification, est certes payée par l'armateur mais, comme l'a rappelé son conseil dans ses conclusions relatives à l'immunité de juridiction dont elle jouit, si sa dépendance économique, envers l'armateur est source d'ambiguïtés, elle agit par délégation des États signataires des diverses conventions en matière maritime et participe, de ce fait, à une activité de service public. Bien plus, la SpA RINA est soumise à la directive européenne 94/57/CE du 22 novembre 1994 et, à ce titre, il lui est interdit d'être sous le contrôle, de quelque nature que soit ce contrôle, de propriétaires ou de constructeurs de navires ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires. Cette indépendance, qui doit être la caractéristique des sociétés de classification, tant pour la délivrance des certificats statutaires que du certificat de classe, dont les conseils de la SpA RINA ont fait remarquer qu'ils étaient indissociables (notamment au travers du formulaire de « Structural Survey Report ») et ressortissant tous deux d'une prérogative de puissance publique, est incompatible avec une notion de services privés. C'est pourquoi la cour, suivant en cela l'avis exprimé par le Professeur BONASSIES dans un article paru dans la « Revue de Droit Commercial, Maritime, Aérien et des Transports », estime que, société de classification, la SpA RINA ne bénéficie pas de la canalisation de responsabilité de la convention CLC. »

§ 3 La portée et des conséquences des arrêts

Il ne fait aucun doute que les tribunaux américains et français ont une approche fondamentalement différente de la question sur la responsabilité d'une société de classification, ce qui reflète aussi les différences selon les juridictions de *common law* et les juridictions d'un système civil. En se fondant sur les affaires précédemment aux Etats-Unis, le juge américain a constaté qu'aucun de ses cas n'a été capable de

justifier une responsabilité à l'égard des tiers. Bien que la publication des rapports des deux experts présentés dans le cadre des procédures pénales en Espagne a conclu que les défauts du *Prestige* étaient dus à la négligence de la société ABS. Le jugement de la Cour d'appel dans l'affaire Erika se semble peut-être plus fondé, en concluant que la société de classification ne pouvait pas entrain dans le champ d'application de la canalisation.

En plus on peut se demander si les Cours avaient pour intresse de protéger ses intéresses nationaux. L'ABS, une société de droit américain à été poursuit pour une réparation dépassent 1 million de euros pour les dommages résultant du déversement d'hydrocarbures par le Prestige. S'agissant de Erika, les poursuivants dont les victimes représentent les intérêts françaises.

Transition

Dans le préambule de la Convention CLC, les États Parties de la convention ont exprimé leur désir 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.

L'objectif n'est pas atteint.

Les arrêts présentent les deux plus grands accidents liés aux hydrocarbures. Les moyens et mesures mis en place pour assurer une indemnisation équitable se sont montrés insuffisants. Le résultat ; les victimes cherchent une indemnisation des autres parties associées dans l'opération maritime, des participants qui, à l'égard de leur connexion relativement bref du navire, sont exposés d'une responsabilité énorme à la suite des accidents en mer. Mais leur fonction doit aussi être considéré, leur fonction de contrôle à l'égard du bon fonctionnement de navire. Il y a les sociétés de classification, parfois en exerçant les services publics, et les autorités maritimes, qui sont en position d'assurer la bonne navigabilité du navire. Cependant, il ne faut pas oublier que le bon état de navigabilité est une obligation qui pèse uniquement sur le propriétaire du navire.

Chapitre 2 : L'interprétation dans le droit norvégien

Les dispositions qui règlent la responsabilité pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures ont été introduit en droit norvégien par une loi du 20 décembre 1974. Cette loi s'est fondée sur les Conventions de 1969 et 1971. La loi a été modifiée par une loi de 24 juin 1994, pour mettre la loi en accord avec le nouveau protocole de 1992. Les modifications apportées étaient une élévation des plafond de limitation et aussi des changements dans les dispositions en rapport avec la canalisation de la responsabilité. Mais comme nous allons voir, les grandes modifications n'étaient pas nécessaires car la Norvège avait déjà introduit des dispositions similaires dans sa législation nationale. Par une nouvelle loi le 15 mai 1998 les règles basées sur les Conventions de 1969 et 1971 sont abrogées. La loi de 1994 est toujours en vigueur, mais elle a été changée à la suite de l'adoption du nouveau protocole de 1993⁴⁵ et après la ratification de la Convention de soutes⁴⁶ en 2003.

La législation réglant la responsabilité des dommages dus à des hydrocarbures, la loi maritime chapitre 10, est conforme à la Convention 1969 / 1992. Mais la législation nationale a aussi pris des dispositions supplémentaires et par conséquent, la canalisation de la responsabilité aux termes de la loi norvégienne est plus forte que la canalisation qu'on retrouve dans la Convention 1969 / 1992.

Aux termes du paragraphe 191 le propriétaire du navire est, sans soit qu'il soit nécessaire qu'il ait commis une faute, responsable pour les dommages dus à la pollution. Dans § 192 nous retrouvons les cas exceptés de la Convention. La canalisation de la responsabilité est réglée par § 193, qui d'abord exclu tout actions en responsabilité contre le propriétaire autres qu'aux termes du chapitre 10 de la loi. De plus, la disposition reprend toutes les personnes nommées dans la Convention, mais les termes utilisés sont un peu différents que les termes de la Convention.

45 Loi de 27 février 2004 nr. 10

46 Loi de 21 décembre 2007 nr. 128

Il faut étudier les termes de la loi pour savoir si les sociétés de classification bénéficient d'une immunité aux termes de § 193 de la loi maritime norvégienne.

Section 1 : L'interprétation

§ 1 « Le pilote ou une autre personne qui s'acquitte de service pour le navire », cf. § 193 (2) b.⁴⁷

Selon le texte norvégien les personnes données une immunité autre que le pilote est donné dans au singulier dans le b). Il n'existe aucune définition du terme « personne » dans la loi norvégienne. Par conséquent, il faut utiliser l'interprétation du droit commun pour savoir à qui l'immunité est donnée.

Le libelle peut donner l'impression qu'il n'y a que des individus qui sont protégées aux termes du texte. Toutefois, le § 193 (2) b, renvoi au § 151 dans chapitre 7⁴⁸, qui donne des règles générales sur la responsabilité. Il s'agit de la responsabilité des armateurs pour ses préposés et les autres personnes effectuant un travail dans le service du navire.

« L'armateur est responsable pour des dommages causés par des erreurs ou omissions dans le service du capitaine, l'équipage, pilote, remorqueur ou d'autres personnes effectuant un travail dans le service du navire »⁴⁹

La disposition impose une responsabilité pour l'établissement ; l'armateur est responsable pour des dommages qui se produisent par la négligence fautive des personnes bénéficient de l'exploitation du navire. Ça peut être des personnes à bord du navire ou les personnes offrant l'aide au navire comme le pilote ou l'amaneur. La clé selon cette disposition est la connexion directe entre la personne qui s'acquitte de services et le navire. La § 151 ne requiert pas une relation d'emploi entre l'auteur des

47 "losen eller en annen person som utfører tjeneste for skipet" / anglais: "the pilot or any other person performing services for the ship"

48 "Rederens ansvar for andre" / Vicarious Liability of the Reder (l'armateur):

49 "Rederen svarer for skade som er forårsaket ved feil eller forsømmelse i tjenesten av skipsfører, mannskap, los, slepebåt eller andre som utfører arbeid i skipets tjeneste." "The reder (l'armateur) shall be liable to compensate damage caused in the service by the fault or neglect of the master, crew, pilot, tug or others performing work in the service of the ship."

préjudices et le navire, il suffit que le travail soit fait « en service du navire ». Par le libelle de la clause et les exemples donnés par le texte, c'est clair qu'il s'applique à la fois aux des employeurs et aux entrepreneurs indépendants. En plus, il n'y a pas une obligation d'un lien du contrat entre l'armateur et la personne qui s'acquitte du service.⁵⁰

Le renvoi à § 151 indique que les personnes considérées comme une « autre personne qui s'acquitte de services pour le navire » en vertu de la § 193 sont des personnes nommées dans cette disposition. En plus des personnes déjà nommé dans le § 193, nous trouvons le remorqueur, qui donne aussi un service au navire « en servant à guider, tirer, pousser les gros bateaux entrant et sortant des ports [et en les aidant] en particulier, lors des manœuvres d'accostage⁵¹ ». Le service acquitté par le remorquage peut ainsi être comparé avec le service rendu par le pilote. Le § 151 semble encore plus spécifique en indiquant que les personnes protégées sont des personnes qui donnent du service directement au navire.

§ 2 Les travaux préparatoires

La loi norvégienne appliquant la Convention de 1969 a utilisé une canalisation plus large comparée avec la Convention originale qui avait interdit une action en responsabilité contre les préposes ou les agents du propriétaire. Comme nous avons vu avant, l'immunité a été élargie par le nouveau protocole de 1992.

En discutant de la canalisation limitée donnée par la Convention de 1969⁵², « le Comité de la révision de la loi maritime »⁵³ souligne que pendant les travaux préparatoires de la Convention il y avait une proposition qui voulait introduire une canalisation absolue du propriétaire. Le résultat, une canalisation très limitée qui ne protège que les préposés ou des agents du propriétaire allait selon le comité, entraîner les problèmes d'interprétation. En plus, le comité a fait valoir que le but et les considérations fondant la Convention avec la règle de responsabilité en plein droit et l'obligation d'assurance qui pèse sur le propriétaire sont en faveur de l'introduction

50 Falkanger og Bull. *Scandinavian Maritime Law*, 6 édition. p. 154

51 <http://fr.wikipedia.org/wiki/Remorqueur>

52 NOU 1973 : 46

53 Une comité crée pour la révision de la loi maritime, composée des professeurs, juges de la Cour Suprême et des avocats.

d'une canalisation plus forte dans la législation nationale. Il voulait donner une immunité aux autres participants dans l'opération maritime ; l'armateur (non-propretaire), l'affrètement et le disposant owner. Par ailleurs, une protection pour les parties qui ont un intérêt des marchandises transportées, comme le « chargeur, l'ayant droit et le destinataire des marchandises ».

Le Comité a conclu qu'aucune disposition dans la Convention évite une canalisation plus forte que la canalisation prévue dans la Convention. Le résultat était une disposition qui a donné une protection à ces acteurs, et « des autres personnes qui s'acquittent des travaux pour le service du navire »⁵⁴. L'immunité a été absolue, une action contre ces personnes ne pouvait pas être mise en œuvre bien qu'ils ont commis une négligence grave ou une faute volontaire.

Une canalisation plus forte que la canalisation dans la Convention a été fondée sur le besoin de protéger les personnes qui accomplissent des opérations de sauvetage, pour éviter que des grandes quantités d'hydrocarbures s'échappent du navire pendant une négociation de la responsabilité pour les opérations de sauvetage. En plus, les rédacteurs ont souligné qu'une telle canalisation voulait faciliter la situation des victimes, et empêcher les procès longs et durs.

Mais il faut souligner ici qu'aucune partie des travaux préparatoires ne se réfère ni aux sociétés de classification ni à des autres personnes qui agissent pour prévenir des accidents et contrôler le bon état du navire.

En ratifiant le Protocole de 92 le législateur voulait changer la loi norvégienne, bien que l'article en vigueur était presque identique du protocole. La raison était qu'il fallu inscrire l'abrogation de l'immunité si les personnes ont commis une faute volontaire ou inexcusable.

Enfin, aux termes de § 193 (c), « le chargeur, l'ayant droit et le destinataire des marchandises »⁵⁵ sont également protégés. Nous ne retrouvons pas un tel groupe ni dans la Convention de 1969 ni dans le protocole de 92. Les rédacteurs de la loi

54 Modifiée par la loi de 20 décembre 1974 nr. 69

55 « avlastar, eigar eller mottaker av lasta »

norvégienne ont fait un choix conscient et ont repris l'attitude des rédacteurs de l'introduction de système en 1973 – une canalisation plus large que possible. Un désir de réparation et de récupération a motivé une telle position.⁵⁶

S'agissant du droit de recours, les rédacteurs ne voulaient pas donner au propriétaire un droit plus grand que le droit d'une action directe des victimes, ainsi le propriétaire ne dispose d'un droit de recours que si les personnes ont commis une faute volontaire ou une faute inexcusable.

§ 3 La jurisprudence

La question de la responsabilité des sociétés de classification a été soulevée devant les tribunaux norvégiens dans deux cas, en 1993 et en 1997⁵⁷, mais aucune de ces jugements ne se réfère à la pollution ou sur des dispositions de canalisation. Toutefois, dans le premier jugement, il s'agit de la responsabilité contractuelle de *Det Norske Veritas (DNV)* pour manque de contrôle. En se référant aux obligations liées au DNV aux termes du contrat, la Cour a engagé la responsabilité de DNV, bien que ils voulaient bénéficier de la clause d'exonération de la responsabilité aux termes du contrat. La question dans le deuxième jugement en 1997 était de savoir si le DNV avait commis des négligences qui pouvaient entraîner leur responsabilité délictuelle. La cour a jugé que DNV n'était pas responsable.

⁵⁶ LØDRUP, Peter, lærebok i erstatningsrett, 6 édition, publié par Gyldendal akademisk, Oslo 2009, p. 230.

⁵⁷ ND 1997.383

Section 2 : Les considérations particulières en droit norvégien

Si les sociétés de classification ne sont pas considérées protégées par les dispositions de canalisation en vertu du code maritime, les victimes ont un droit d'une action contre les sociétés aux termes des règles nationales (s'ils sont applicables). L'attitude restrictive à l'égard d'imposer une responsabilité sur les personnes qui bénéficient aux services publics doit être prise en considération, aussi en fin de comprendre pourquoi une interprétation vaste des termes de la loi § 193 peut arriver devant des tribunaux norvégiens.

§ 1 Code de l'environnement – responsabilité civile professionnelle pour les manquements dans les opérations de contrôle et surveillance

Le principe qui s'applique sur le pollueur selon la loi de l'environnement⁵⁸ est un principe de responsabilité de plein droit. Toutefois, les personnes qui fournissent des biens et des services ou qui s'acquittent des contrôles ou inspections ne sont que responsables s'ils ont commis des négligences ou des fautes intentionnelles, cf. § 55 (2).

« Anyone who indirectly by supplying goods or services, carrying out control or supervision, or in a similar way has contributed to pollution damage, shall only be liable if the action is intentional or negligent. In assessing guilt, the question of whether such conditions or demands that the injured party may reasonably put forward with regard to the activity or the service have been set aside, shall be taken into account. »⁵⁹

En appliquant les règles de négligence ou culpabilité les rédacteurs font renvoi à des règles générales sur la responsabilité en droit commun. Comme les sociétés de classification dans la plupart des cas utilisent des clauses d'exonération de sa responsabilité, la question est si ses clauses peuvent s'appliquer selon un principe de subrogation devant les tiers qui ne font pas partie du contrat ou si il existe une

58 Forurensningsloven; loi nr. 1981-03-13 nr 06: Lov om vern mot forurensninger og om avfall – La loi qui régleme la pollution

59 « Den som indirekte leverer varer og tjenester, foretar kontroll eller tilsyn eller på liknende måte har medvirket til en forurensningsskade, er bare ansvarlig dersom det er utviset forsett eller uaktsomhet ».

principe de responsabilité civile professionnelle qui s'applique aux sociétés de classification.

La responsabilité civile professionnelle s'est développée ces dernières années. Une situation comparable peut être évoquée entre les sociétés de classification et la responsabilité qui pèse sur l'agent immobilier, l'arpenteur et les commissionnaires de comptes.

Concernant la certification statutaire, la question de la responsabilité de l'État peut être évoquée. En fait, le principe qui s'applique peut être comparée et similaire au régime de responsabilité en vertu de § 55 du Code de l'environnement. Les considérations particulières se fondant sur l'idée que les fonctions exercées sont considérées plus qu'un service public que l'exercice de commerce dans ses natures. Dans le droit norvégien, l'attitude des tribunaux et la théorie sur les fonctions de service public ont toujours été assez protégées contre une action en responsabilité. En droit norvégien le principe d' « une culpabilité moins restrictive »⁶⁰ et souvent utilisé pour expliquer le régime de responsabilité qui s'applique sur les personnes exerçant une fonction de service public.

La loi sur des indemnités des dommages règle dans son § 2-1 la responsabilité des employeurs, publics et privées. L'employeur n'est que responsable pour ses employés lorsque « les exigences qui peuvent se raisonnablement être demandées par l'entreprise n'est pas tenu en compte »⁶¹ Les travaux préparatoires montre que le législateur ne voulait pas déclarer l'employeur responsable pour tous des négligences commis par ses employés. S'agissant de la délégation des contrôles de sécurité des navires, l'État ne sera pas responsable s'il montre qu'ils ont mis en place une system adéquat et approprié.⁶²

« Dans de nombreux domaines de l'activité publique dans lequel une erreur peut entraîner des dégâts très graves, l'entreprise a plus ou moins la nature de l'assistance ou de service ...

60 "en mildere culpanorm"

61 "når de krav skadelidte med rimelighet kan stille til virksomheten er tilsidesatt"

62 Travaux préparatoires – Ot.prp. s.56

Une responsabilité imposée à l'État pour les dommages résultant d'erreurs dans de telles activités, peut difficilement être justifiée par les mêmes considérations et des « considérations politique-législatives »⁶³ comme la responsabilité pour l'employeur ordinaire. Ceci est particulièrement vrai dans les situations catastrophiques, où une erreur relativement modeste de la main d'un fonctionnaire, peuvent entraîner des dommages à montants qui peuvent dépasser des millions (des couronnes). »

Une telle position prise par des tribunaux peut être illustrés par deux arrêts. L'arrêt rendu par la Cour Suprême en 1991, nommé « Spanor »⁶⁴ était le premier jugement utilisant les considérations exprimées par des travaux préparatoires. Dans l'espèce, le médiateur de la consommation était entrain d'établir un système de garanties pour des consommateurs qui voulaient louer les appartements de vacances en Espagne. Le médiateur avait commis les erreurs et le système de garantie n'était pas établi. Une des bailleurs des appartements a fait faillite et un groupe des consommateurs avaient subis des dommages économiques parce que le système des garanties n'était pas établi par le médiateur. Pour la Cour, les erreurs n'étaient pas assez graves pour donner aux consommateurs le droit à une action en responsabilité contre l'État. La Cour a fait valoir que les dispositions sur la responsabilité pour l'employeur n'avaient pas pour objet que l'État, qui s'assume un rôle de contrôle au bénéfice des utilisateurs, aurait du responsable pour chaque faute ou omission commise par lui.

§ 2 Un soulèvement de la responsabilité⁶⁵

Soit s'agissant d'une action directe des victimes contre les sociétés de classification en vertu de la loi de l'environnement, soit s'agissant d'une responsabilité éventuelle d'État en vertu de la loi sur des indemnisations, la règle de « soulèvement » peut être invoqué par les sociétés de classification. La situation juridique après le jugement de Spanor a été que la responsabilité des institutions qui avait exercé une fonction de service public ne pouvait pas être mis en œuvre que si le système mis en place n'était pas considéré comme adéquate et appropriée par les tribunaux. La situation a été

63 lovgiverpolitiske hensyn

64 Rt. 1991.954

65 Mitigation

modifiée par l'arrêt rendu en 1992⁶⁶ par la Cour Suprême dans le cas « Furunculose ». Dans l'espèce, l'État (les autorités vétérinaires) a été considéré négligent en déléguant les autorisations d'importation des poissons (smolt). L'État avait procédé sur le prédictat selon l'affaire Spanor, mais la Cour Suprême avait d'abord constaté que l'État avait fait preuve de négligence.

Toutefois, la Cour a appliqué la règle dans le paragraphe 5-2 de la loi qui règlement l'indemnisation civile, permettant un soulèvement de la responsabilité.

§ 3 Les questions actuelles

Il faut se demander si cette protection a influencée la discussion de la responsabilité éventuelle de ces sociétés en exerçant ses fonctions autre que les fonctions de service public. En premier lieu ; est-ce que les tribunaux peuvent appliquer le principe d'une culpabilité moins restrictive s'agissant l'opération de classification du navire ? Peut cette institution peut-elle s'appliquer aux termes de la § 55 du Code de l'environnement ?

Deuxièmement ; les considérations peuvent-elles s'appliquer en faveur d'une vaste interprétation des dispositions dans le Code maritime § 193 en faveur des sociétés de classification ?

De plus, les sociétés de classification peuvent-elles invoquer le principe de soulèvement s'il ne bénéficient pas de la canalisation en vertu de la § 193 ?

66 Rt.1992. 453

PARTIE 2 : Les conséquences de l'interprétation des dispositions de la CLC

Il est clair qu'une interprétation du terme « une autre personne qui sans être membre de l'équipage s'acquitte de services pour le navire » peut, en premier lieu, avoir des effets sur l'interprétation des autres traités internationaux ; utilisant le même terme ou des systèmes de canalisation similaires (Chapitre 1). Par ailleurs, il est intéressant d'étudier les conséquences d'une application de la canalisation sur les sociétés de classification. En tenant compte des éventuelles conséquences et le développement des autres régimes de droit, quelle interprétation nous semble la plus raisonnable pour les dispositions de la CLC ? (Chapitre 2)

Chapitre 1 : Les conséquences de l'interprétation des autres régimes pour les dommages dus à la pollution par des substances nocives

Dans ce chapitre, nous allons étudier les autres régimes qui s'applique au pollueur des autres substances nocives.

Section 1 : Les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures de soute

Les accidents avec des navires transportant des hydrocarbures en vrac ont des conséquences importantes sur l'environnement et le milieu maritime. Ils entraînent des réclamations importantes à l'encontre des pollueurs, comme nous l'avons vu pour l'Erika et le Prestige. Mais, heureusement, ces accidents ne se produisent pas très souvent.

La pollution provenant de soutes des navires peuvent représenter un problème aussi grave que les déversements de cargaisons de pétroliers. Cela peut s'expliquer pour des raisons diverses. Tout d'abord, les déversements de soute peuvent être dus non seulement aux pétroliers, mais également à tous les navires. Car les navires à cargaison sèche et les autres « non-pétroliers » sont beaucoup plus nombreux que les

pétroliers, les déversements de soute représentent une part importante des pollutions par hydrocarbures provenant des navires.

Bien que ces navires ne puissent causer des déversements aussi importants que les pétroliers, les plus grands navires de vrac et les porte-conteneurs peuvent transporter plus de 10 000 tonnes de combustible de soute. Et surtout, le combustible consiste en du fuel lourd, une substance très nocive. Les dommages causés par des déversements relativement faibles des soutes des navires peuvent être préjudiciables et coûteux en comparaison avec les hydrocarbures transportés en vrac.⁶⁷

Jusqu'à récemment, la réparation des dommages causés par les soutes de navires non-pétroliers était réglée par les régimes nationaux.

§ 1 La Convention sur la pollution due aux hydrocarbures de soute

Avant l'adoption de la Convention sur les « hydrocarbures de soute » par l'OMI, il y avait une lacune dans le régime international de réparation pour les personnes qui subissaient des dommages causés par la pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures. La CLC 92 garantit une indemnisation pour les dommages causés par des fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportés, par mer, en vrac à bord des pétroliers, et pour les hydrocarbures de soute provenant de ces navires. Mais pour les navires non pétroliers, il n'y avait aucune réglementation internationale couvrant les déversements des soutes. La convention nouvelle couvre tous les hydrocarbures minéraux utilisés par les navires pour leur propulsion et pour le fonctionnement des équipements à bord. La Convention vise à garantir une indemnisation convenable, rapide et efficace aux personnes victimes de dommages dus aux déversements d'hydrocarbures transportés comme carburants dans les soutes des navires non pétroliers.⁶⁸

La convention sur les « hydrocarbures de soute » a été adoptée à Londres le 23 mars 2001 et elle est entrée en vigueur le 21 novembre 2008 après les 18 ratifications

⁶⁷ incelaw.com/documents/pdf/News-PDF/Bunker-spill-Risk.pdf - *Storbritannia*

⁶⁸ http://europa.eu/legislation_summaries/environment/water_protection_management/124090_fr.htm

nécessaires. Elle a été ratifiée par la France, en vertu d'une loi publiée le 23 juillet 2010 au Journal Officiel⁶⁹.

Aux termes de l'article II de la Convention, elle s'applique « a) aux dommages par pollution survenus sur le territoire, dans la mer territoriale, la zone économique exclusive (ZEE) ou zone équivalente d'un État partie et b) aux mesures de sauvegarde destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages ».

Nous pouvons dire que la Convention retient le système de responsabilité de plein droit du propriétaire du navire⁷⁰, mais contrairement à la CLC, le « propriétaire du navire » désigne le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affrèteur coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire, cf. article I.3. Le résultat est que nous avons plusieurs sujets du droit que nous pouvons tenir responsables pour les dommages selon cette convention – leur responsabilité est conjointe et solidaire, cf. article III (2).

Contrairement à la CLC la responsabilité n'est pas canalisée. Nous ne trouvons pas une disposition correspondant à l'article III (4) de la CLC. Cela signifie que d'autres sujets de droit pourront faire l'objet d'une action de responsabilité sur le fondement

69 <http://www.journaldelenvironnement.net/article/hydrocarbures-de-soute-la-france-adhere-a-la-convention,18324>

70 Article 3- Responsabilité du propriétaire du navire

1. *Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 3 et 4, le propriétaire du navire au moment d'un événement est responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier de ces faits.*
2. *Lorsque plus d'une personne sont responsables en vertu du paragraphe 1, leur responsabilité est conjointe et solidaire.*
3. *Le propriétaire du navire n'est pas responsable s'il prouve :*
 - a) *que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou*
 - b) *que le dommage par pollution résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ; ou*
 - c) *que le dommage par pollution résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.*
4. *Si le propriétaire du navire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire du navire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.*
5. *Aucune demande en réparation d'un dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire du navire autrement que sur la base de la présente Convention.*
6. *Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire qui pourraient exister indépendamment de la présente Convention.*

du droit commun – la responsabilité civile. Ces personnes ne bénéficient pas d'une protection contre les poursuites comme nous l'avons vu dans le modèle de la convention CLC.

La responsabilité du propriétaire est limitée. Mais il n'existe aucune limitation inscrite dans la Convention ni un système de Fonds supplétifs. Nous reviendrons dans le système général de limitation de responsabilité du propriétaire prévu par la Convention de Londres de 1976 – les victimes de la pollution par des soutes partageront le fond établi par le propriétaire avec les autres personnes qui ont subi des dommages.

Comme pour la CLC, la Convention prévoit un système d'assurance obligatoire pour le propriétaire. Les victimes bénéficient d'une action directe contre l'assureur, cf. article VII.

Pour la France, la ratification de la Convention de « soute » n'a pas eu de grande influence sur le droit à indemnité des victimes. Elles ont toujours le droit d'action contre le propriétaire sur le fondement de l'article 1384 du code civil. La seule différence est que, aux termes de la Convention, elles ont un droit d'action directe contre l'assureur du propriétaire.⁷¹

S'agissant de l'abandon de la canalisation, les acteurs protégés par d'autres conventions sont exposés ici à une éventuelle action en responsabilité. Toutefois, la résolution accompagnant le vote du texte invite les Etats à « prendre des mesures nationales pour protéger les personnes. »⁷² Les travaux préparatoires montrent que la question d'une canalisation éventuelle en vertu de la convention a été discutée. Plusieurs Etats ont fait valoir le fait qu'il fallait protéger les personnes tentant de prévenir la pollution ou d'en limiter des effets, car sinon ces personnes seraient exposées à une éventuelle action en responsabilité, et cela pourrait les décourager de mettre en œuvre des mesures préventives. La majorité des Etats (dont la Norvège) a considéré qu'à la fois, les considérations préventives et les considérations des

⁷¹ Le droit positif français en 2010. Droit international. Conventions internationales. Responsabilité pour dommages par hydrocarbures de soutes. D.M.F., Juin 2011, p. 8.

⁷² Le traité p. 340

victimes dissuadent d'établir un système de protection empêchant de mettre en œuvre les règles d'indemnisation pour des faits négligents du droit commun contre ces personnes. Le résultat est une solution de compromis, la résolution prévoit que les États doivent mettre en place une canalisation donnant l'immunité à ces personnes, à moins qu'ils aient commis une faute inexcusable. Par ailleurs, la résolution a recommandé aux États d'élargir le « groupe de personnes » concerné.⁷³

La France n'a pas prévu un système de canalisation pour ces dommages, la situation est différente pour la Norvège et les autres pays nordiques.

§ 2 La situation norvégienne

La situation avant la Convention « de soute » : Le paragraphe 208 de la loi maritime prévoit une responsabilité de plein droit pour le propriétaire. Cependant, des cas exceptés sont prévus (événement de guerre, la faute d'un tiers ou la négligence de l'État dans la maintenance des phares ou autres installations pour faciliter la navigation).

Cette responsabilité était limitée selon la Convention de Londres de 1976. La Convention et son protocole de 1996 ont donné aux États l'occasion d'émettre des réserves sur la limitation, aux termes de la Convention. La Norvège a pris une telle réserve consternant « raising, removal, destruction or rendering harmless a ship which is sunk, stranded, abandoned or wrecked, as well as everything that is or has been on board the ship », cf. §§ 172 a et 175 a. À titre d'exemple, des réclamations couvertes par ces dispositions sont des dépenses pour bunkerremoval et l'élevage de l'épave.

Il n'y avait aucune obligation d'assurance pour le propriétaire, mais selon le Comité de la loi maritime (Sjøkomiteen), 90 % des navires étaient couverts par une assurance P&I qui couvrait ces dommages. Selon la loi des contrats d'assurance⁷⁴, les victimes ont un droit d'action directe contre l'assureur. Ce droit est cependant plus problématique s'agissant des responsables ou les assureurs étrangers.

⁷³ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/regpubl/otprp/20062007/otprp-nr-77-2006-2007-7.html?id=474621>

⁷⁴ § 7-6 (4)

Comme nous l'avons déjà vu, l'OMI a invité les Etats à introduire des dispositions dans les systèmes nationaux afin de protéger les autres personnes que « le propriétaire » défini à l'article I.3 de la Convention. S'agissant de la Norvège, les travaux préparatoires⁷⁵ ont révélé un débat sur la question de la « canalisation ».

Le projet de loi présenté par le gouvernement devant le Parlement le 29 juin 2007 a proposé la ratification de la Convention « de soute » et les modifications nécessaires afin d'intégrer la Convention dans le droit norvégien. La Convention « de soute » a été signée par la Norvège en septembre 2002 sous la réserve d'une ratification ultérieure.

Dans le document de consultation⁷⁶, présenté par le ministère de Justice en 2006 relatif à l'intégration dans le droit norvégien, il a, entre autres choses, été débattu d'une éventuelle exonération de responsabilité pour certaines personnes. Le ministère a tout d'abord expliqué les raisons pour lesquelles la convention de 2001 ne contient pas des règles similaires aux règles de « canalisation » que nous trouvons dans la CLC. C'est surtout le manque d'un fonds d'indemnisation international qui empêche protéger les autres parties impliquées dans les opérations maritimes car les intérêts des victimes ne sont pas défendus de la même manière. Le ministère souligne surtout qu'il est nécessaire de mettre en œuvre la responsabilité de ces personnes aux termes de droit commun pour assurer une indemnisation satisfaisante pour les personnes qui subissent des dommages.

Le ministère a observé que le Danemark avait introduit la « canalisation » de la responsabilité dans leur réglementation nationale⁷⁷, mais il a suggéré quand même de ne pas introduire cette canalisation de la responsabilité dans le droit norvégien. De plus, les expériences des accidents passés n'ont pas démontré que l'absence d'une canalisation avait causé des difficultés dans la mise en œuvre des mesures pour éviter des dommages. Mais le ministère a exprimé que la considération d'unité juridique dans les Etats nordiques peut conduire à la même solution qu'au Danemark, si les autres Etats nordiques choisissent cette solution.

75 <http://www.regjeringen.no/nb/dep/jd/dok/regpubl/otprp/20062007/otprp-nr-77-2006-2007-.html?id=474601>

76 Høringsbrev

77 § 185 i lov om endring av søloven, lov nr. 599 af 24. Juni 2005.

L'organe consultatif, composé du ministère de la Pêche et des Affaires côtières⁷⁸, l'Association de Barreau norvégien et l'Association des armateurs norvégiens, a donné son avis sur la question. Il soutient qu'il serait déraisonnable d'avoir deux régimes différents gérant la responsabilité, bien que la pollution soit encadrée dans deux conventions différentes. Il souligne aussi qu'il est nécessaire de prévoir un cadre réglementaire plus transparent si les règles sont identiques pour les deux types de pollution par hydrocarbures. Le ministère de la Pêche et des Affaires Côtières souligne que cela serait déraisonnable de faire une distinction selon le type d'hydrocarbure déversé si une négligence est commise en exécutant les mesures préventives.. Une introduction des règles de canalisation comme pour la convention CLC en droit norvégien améliorerait la prévisibilité du droit. Comme pour le droit danois, l'organe souhaitait une « canalisation » pour toutes les personnes désignées à l'article III (4) de la CLC.

Le Ministère de la Justice considère que l'organe consultatif craint que l'absence d'un système de « canalisation » entraîne des problèmes et des retards à l'occasion des initiatives pour éviter ou limiter la pollution. À la lumière de ces considérations, le ministère a suggéré d'introduire une canalisation de la responsabilité, en reprenant les règles norvégiennes sur le régime de pollution par hydrocarbures. La seule différence est que le propriétaire inscrit, l'affrèteur coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire, qui sont responsables aux termes de la Convention ne sont pas protégés par la canalisation en vertu de l'article proposé.

L'application

Le paragraphe 190 règle le champ d'application des dispositions relatives aux dommages dus à une pollution par des soutes. Le paragraphe 185 ne va se appliquer qu'aux :

- *dommages qui se produisent « sur le territoire d'État » ou dans la zone économique norvégienne ;*
- *dommages qui se sont produisent dans les autres État parties de la Convention ou dans leurs zones économiques ;*

78 Misistry of Fisheries and Coastal affairs

- dépenses relatives aux mesures prises pour prévenir ou réduire des dommages, peu importe l'endroit.

Cela signifie que la « canalisation » ne va s'appliquer qu'aux dommages provenant de navires des États contractants.

Le but premier de l'introduction de la canalisation dans le droit norvégien était d'éviter que la mise en œuvre des mesures préventives prises à la suite d'un naufrage ou déversement soit retardée à la cause d'une question sur une éventuelle responsabilité des acteurs luttant contre la pollution. De telles considérations n'ont pas lieu d'être pour les contrôles et les inspections des sociétés de classification avant un accident. Ces considérations suggèrent donc que l'on ne devrait pas donner une immunité aux sociétés de classification en interprétant cette règle sur la responsabilité. D'autre part, l'introduction de la canalisation a également examiné le souhait de systèmes identiques pour les deux différentes conventions sur la pollution pétrolière. Si le résultat de l'interprétation de la convention de CLC va subséquemment protéger les sociétés de classifications, il est raisonnable d'adopter la même interprétation pour la Convention de « soutes ».

Section 2: La Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD)

La Convention internationale de 1996, la Convention SNPD a pour objet de garantir une indemnisation convenable, prompt et efficace pour les dommages causés aux personnes et aux biens, le coût des opérations de nettoyage, les mesures de remise en état et les pertes économiques liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. La Convention reprend le système de la CLC : le propriétaire est responsable de plein droit pour les dommages dus à la pollution par ces substances.

La Convention SNPD a été adoptée en mai 1996, à Londres, par une conférence internationale organisée par l'OMI. La Convention SNPD vise à instituer un régime à deux niveaux pour les indemnités versées à la suite de sinistres en mer portant, dans ce cas, sur des substances nocives et potentiellement dangereuses telles que les produits chimiques.

Dans un premier niveau, nous retrouvons le système d'une assurance obligatoire pour les propriétaires de navires. Aussi, les propriétaires ont le droit de limiter cette responsabilité aux termes de la Convention.

Dans les cas où les assurances ne s'appliquent pas, ou si l'assurance est insuffisante pour couvrir les demandes d'indemnisation, un fonds va s'appliquer. Le fonds constitue le deuxième niveau – comme pour la CLC. Le fonds est constitué par les contributions provenant des réceptionnaires des SNPD.

C'est dans l'hypothèse où, à la fois l'assurance et le fonds supplémentaires seraient insuffisants, que les victimes vont essayer de demander une réparation des autres participants dans l'opération maritime du navire ayant (partiellement) causé les dommages. L'article VII met en place le même système de canalisation que nous retrouvons dans la CLC. cela signifie que « *toute autre personne qui sans être*

membre de l'équipage s'acquitte de services pour le navire » bénéficie d'une immunité en vertu de la Convention SNPD.

En vertu de cette Convention, le même problème se pose : faut-il admettre pour les sociétés de classification le bénéfice de la canalisation ? La Convention n'est cependant pas encore entrée en vigueur.

Transition

Selon les régimes applicables, les diverses participants à l'opération maritime bénéficient d'une immunité ou d'une limitation de leurs responsabilités. L'État du pavillon et ses préposés bénéficient de l'immunité de juridiction, l'armateur et le propriétaire du navire ont le droit de limiter leurs responsabilités en vertu de plusieurs conventions internationales. De plus, une demande d'indemnisation par des victimes ne peut pas être exercée à l'égard des pilotes, des affrêteurs, et des personnes ayant participé au sauvetage sauf s'ils sont commis une faute inexcusable. Il n'existe aucun régime qui s'applique aux sociétés de classification pour les dommages causés par la pollution par des hydrocarbures, il faut s'appuyer sur une interprétation vaste de l'article III.4 de la CLC et des autres régimes comparables. Est-ce qu'une telle interprétation peut être justifiée et raisonnable ?

Chapitre 2 : Un résultat manifestement absurde ou déraisonnable?

Comme nous avons vu l'interprétation du texte de la Convention peut indiquer que les sociétés de classification ne sont pas protégées par la canalisation insérée dans les conventions donnant une immunité aux « autres personnes qui s'acquittent des services pour le navire ».

La Convention de Vienne article 32 prévoit que « *il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue, ... de déterminer le sens lorsque l'interprétation donnée conformément à l'article 31...b) conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable* ».

Les travaux préparatoires ne disent rien sur une application éventuelle aux sociétés de classification et « le silence » peut soit indiquer que les rédacteurs ne voulaient pas donner une immunité aux sociétés de classification soit que le problème ne c'était pas vraiment posé. Mais du fait des modifications en 1992 les rédacteurs crurent introduire un système capable d'assurer une indemnisation équitable, quand cet objet n'est pas atteint, « le silence » peut-il signifier que les sociétés de classification ne peuvent pas bénéficier de la canalisation de responsabilité aux termes de l'article III.4 de la CLC ?

Pour revenir au début, tout auteur d'un dommage en sera responsable selon les règles générales de droit. Si les sociétés de classification commettent des fautes qui entraînent des préjudices, elles en sont responsables aux termes de droit commun. Il peut quand même être argumenté, comme cela a été fait par le juge américain dans l'affaire Prestige, sur le fait qu'imposer une responsabilité aux sociétés de classification n'est pas compatible avec l'obligation de bonne navigabilité qui pèse sur le propriétaire. Et se sera encore plus déraisonnable si l'auteur d'une telle obligation, qui a le droit de limiter sa responsabilité ne sera pas responsable, il ne faut pas oublier que la raison d'un accident est dans la plupart des cas en relation à la bonne navigabilité du navire.

Section 1: Les arguments en faveur d'une application aux sociétés de classification

§ 1 L'obligation non délégable du propriétaire

Le juge américain a dans son deuxième jugement (Prestige) souligné qu'une responsabilité de l'ABS serait incompatible avec la responsabilité non délégable du propriétaire qui consiste à maintenir un navire en bon état de navigabilité. Bien que les visites annuelles et les contrôles effectués par la société de classification aient été faits pour donner un statut de l'état du navire en ce temps, c'est l'affrèteur qui était en contact avec le navire tous les jours. Un tel point est soutenu par Siccardi qui précise que « *if owners, who are primarily responsible for the seaworthiness of their vessel, are entitled in almost all circumstances to limit their liability, it is unfair that the classification societies should be treated more strictly* »⁷⁹.

§ 2 Le but de la canalisation et la CLC

Monsieur BOISSON fait valoir dans son article que « admettre que la responsabilité extracontractuelle des sociétés de classification puisse être engagée en dehors de la CLC revient à remettre en cause le but et l'objet même de cette convention qui est de procurer aux victimes d'une pollution une indemnisation équitable en prévoyant une canalisation d'une responsabilité objective sur le propriétaire et en plafonnant la réparation ». ⁸⁰

Mais l'argument n'est pas aussi simple. Les derniers accidents catastrophiques ont montré que les montants, après la limitation et les contributions par les fonds supplémentaires de 92 et 2003, sont insuffisants pour assurer une indemnisation équitable aux victimes. Le but est bien une indemnisation équitable toutefois les moyens pour l'assurer se montrent inadéquates.

§ 3 Le manquement d'un système de limitation

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Boisson DMF 2008.695 p. 3/4

Les sociétés de classification n'ont pas le même droit de limitation que le propriétaire du navire, ou des autres personnes possiblement responsables à la suite d'un naufrage / accident etc. Comme il n'y a aucune convention internationale de limitation qui s'applique aux sociétés de classification, ces sociétés ont toujours essayé de limiter leur responsabilité potentielle par les clauses de non-responsabilité dans leurs contrats et « rules » pour éviter une responsabilité potentielle envers leurs cocontractants ou les tiers. Mais leur validité a été remise en question. Selon le droit norvégien, ces clauses peuvent être déclarées nulles et sans valeur selon § 36 de la loi sur les contrats en vertu d'un test de la déraisonnabilité des dispositions dans le contrat.⁸¹

Le manquement d'un système de limitation qui s'applique aux sociétés de classification est peut-être l'argument plus durable en faveur de la société de classification. Comme précisé par Monsieur Boisson « il est en outre nécessaire de respecter les principes de l'égalité et de non-discrimination entre les personnes protégées par l'article III.482 ».

§ 4 L'argument d'assurance

Un autre but de la Convention déjà exprimé comme un argument majeur en 1969 est d'éviter les assurances doublées dans l'opération maritime contre les responsabilités des pollutions. Si tous les opérateurs maritimes doivent s'assurer contre les risques d'une responsabilité éventuelle des réparations en dommage dus à la pollution par des pétroliers, il va entraîner des dépenses énormes dans l'opération maritime. En ce moment les sociétés de classification prennent des assurances tout risques pour se protéger contre une responsabilité éventuelle résultant de ces dommages. De plus, du fait de la situation actuelle, ils ont besoin de s'assurer contre une responsabilité illimitée. Cela représente un grand coût dans l'opération maritime, augmentant le prix des opérations. Bien que les sociétés de classification transfèrent probablement ces risques à leurs cocontractants, il est plus probable que les consommateurs doivent payer pour ce coût.

⁸¹ Rt.1991.954 (Spanor)
⁸² Boisson 2010

Une chose est certaine ; il faut déterminer si les sociétés de classification peuvent compter sur la clause d'exemption aux termes de la convention – une coût nécessaire ou inutile dans l'opération maritime ?

Section 2 : Des arguments contre une exonération

§ 1 Est-ce que une société de classification, en exerçant des taches de l'objectif de service public, peut être mieux traité que l'administration française elle-même, en appliquant des dispositions de l'article III.4 de la CLC ? (faute simple/faute inexcusable).

Le problème posé ici, est que, l'administration française en exerçant les contrôles et les délivrances des certificats, est soumise à une responsabilité pour fautes simples. Avant, seule la faute lourde engageait la responsabilité de l'administration pour des erreurs des services de contrôle. Mais un arrêt rendu par le Conseil d'État le 12 juin 1998 a changé le degré de culpabilité, en engageant la responsabilité de l'administration par la faute simple⁸³. Les sociétés de classification exerçant ces taches pour l'administration (une délégation limitée dans le droit français) et qui bénéficient d'une canalisation ne vont se voir responsable que dans les cas où ils ont commis des fautes volontaires ou inexcusables. Comment cela peut-il se justifier que les sociétés de classification soient mieux traitées en exerçant les mêmes opérations / services que l'Etat ?

En plus, il faut souligner qu'un des cas exceptés donné au propriétaire sont des fautes commis par l'État. Aux termes de l'article III (c) le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution « résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien de feux ou des autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction »⁸⁴.

§ 2 L'immunité éventuelle ouvrirait des perspectives sans limites

Le professeur Bonassies souligne un point très important dans son article disant que « il faut bien voir qu'accepter la thèse de l'extension aux sociétés de classification de l'immunité de l'alinéa 4 de l'article III ouvrirait des perspectives sans limites ». L'auteur souligne l'importance de cet argument par une comparaison entre les sociétés et les chantiers navals. Si un chantier naval construit ou met en place un

⁸³ Le Traite p. 150
⁸⁴ Article III.

nouveau moteur dans le navire – ne s’acquitte t-il pas lui aussi d’un service pour le navire ?

S’agissant des autres personnes fournissant des informations et contrôles comparables, mais dans les autres industries de commerce, il est intéressant d’étudier les régimes de responsabilité qui s’applique à eux.

§ 3 Cabinets d’audit

Il y a des personnes qui ont essayé de faire un parallèle entre les sociétés de classification et des sociétés d’audit, arguant que les deux organismes, dans une manière comparable, donnent des services en fournissant l’information. La question est de savoir si les personnes qui ont subi des dommages en raison du comportement des sociétés d’audit ont un droit d’action contre eux. Dans les systèmes juridiques de common law « the liability of the auditors may well be ruled, but a Court should avoid decisions which cause an irrational allocation of the risk of financial or economic transactions, by including the damaged party to find and discharge onto other consequences of an ill conducted deal. »⁸⁵

⁸⁵ Ibid. SICCARDI

CONCLUSION

Il ne peut être nié que les sociétés de classification ont une fonction qui bénéficie à tous les participants dans l'opération maritime. Il doit aussi être souligné que leur responsabilité éventuelle ne peut pas être limitée selon des régimes internationaux ; et ca peut entraîner une solution très abusive si les sociétés de classification sont exposées à une responsabilité intégrale pour ses négligences en considérant leur association brève avec des navires.

Un argument en faveur de la non mise en œuvre de la responsabilité des sociétés de classification est le fait que ces sociétés sont des organisations non-profitables. Mais leur rôle a changé.

Par ailleurs, l'État peut s'exonérer de sa responsabilité s'il met en œuvre des mesures de sauvegarde, ou si cette tâche est déléguée à des tiers qui l'effectuent. Est-il justifié de faire une distinction entre les délégations avant et après un accident ? Pourquoi ne pas protéger les acteurs qui font un contrôle du navire dans le but de prévenir des dommages ? Il faut ici souligner qu'une immunité éventuelle selon la canalisation n'est pas absolue ; si la société de classification a commis des fautes volontaires ou inexcusables, leur responsabilité peut être actualisée.

Une solution ici peut être l'attitude de la Cour d'appel de Paris, qui en principe a donné l'immunité de juridiction aux sociétés de classification en délivrance des certificats statutaires au nom de l'Etat. Mais la situation juridique ne se trouve pas claire, comment est-ce nous pouvons distinguer les opérations de classification et les contrôles de classe ? Les opérations se chevauchent.

L'aspect de la prévention, un argument au fond du droit des indemnités, peut prévoir que les sociétés de classification n'auraient pas pu s'exonérer d'une responsabilité éventuelle. Mais la crainte d'un système qui permet les contrôles sous standard est déjà régulée par les dispositions d'IACS et sur le plan Européen par les dispositions interne. La qualité du contrôle et des classifications est réussie par ces règlements.

Il faut se demander si une responsabilité éventuelle de ses fautes hors de la canalisation de la CLC constitue une bonne solution. Les différences selon des juridictions sont énormes et la prévisibilité manque. En premier lieu parce que la loi

applicable est difficile de déterminer dans les accidents de pollution. Mais aussi parce que les variations de solutions peuvent être grandes d'un pays à un autre.

Mais avant tout, je voudrais souligner un argument donné par Lagoni en discutant la justification d'une nouvelle Convention réglant la responsabilité des sociétés de classification :

“The channeling provisions in the CLC and the Bunker Oil Convention also show that this system is supposed to be an integrated one. There is no single legal entity that should have to shoulder all consequences of a casualty even if it was responsible for the incident. The existence of such a consistent and comprehensive system clearly indicates that the contracting parties did not wish to leave loop-holes in the CLC which would make someone liable to an unlimited amount even if his responsibility for the incident was proven.”⁸⁶

Appliquer la règle de canalisation aux sociétés de classification va peut-être aller plus loin que l'intention des rédacteurs de la Convention, au moins les évidences d'une intention d'y inclure les sociétés de classification ne sont pas là. Mais elle est quand même le seul moyen de défense possible pour ces sociétés en essayant de limiter une responsabilité éventuelle. Faire bénéficier les sociétés de classification d'une immunité peut être la solution la plus raisonnable lorsqu'il n'existe pas d'autres dispositions applicables.

⁸⁶ Lagoni, p 307

Table des matières

REMERCIEMENTS	I
ABSTRACT	II
SOMMAIRE	IV
INTRODUCTION	1
PARTIE 1 : LE RÉGIME SELON LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ POUR DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION RÉSULTANTE DU DÉVERSEMENT D’HYDROCARBURES PAR DES NAVIRES-CITERNES	8
CHAPITRE 1: LA PORTÉE DE LA CANALISATION DANS LA CLC – L’APPLICATION AUX SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION	13
<i>Section 1 : La canalisation aux termes de la Convention</i>	13
§ 1 Le sens ordinaire à attribuer aux termes de traité	14
A. « Personne ».....	14
§ 2 Les travaux préparatoires	17
§ 3 Le contexte.....	18
<i>Section 2 : La jurisprudence</i>	20
§ 1 L’arrêt Prestige : Reine de Espana v. The American Bureau of Shipping	20
A. Les faits.....	20
B. Les arguments des demandeurs	21
C. La demande reconventionnelle de l’ABS	21
D. La Solution Juridique.....	21
E. La portée et les conséquences de l’arrêt :	24
§ 2 Les arrêts Erika	25
A. Les faits et la procédure	25
§ 3 La portée et des conséquences des arrêts	27
CHAPITRE 2 : L’INTERPRÉTATION DANS LE DROIT NORVÉGIEN	30
<i>Section 1 : L’interprétation</i>	31
§ 1 « Le pilote ou une autre personne qui s’acquitte de service pour le navire », cf. § 193 (2) b.	31
§ 2 Les travaux préparatoires	32
§ 3 La jurisprudence.....	34
<i>Section 2 : Les considérations particulières en droit norvégien</i>	35
§ 1 Code de l’environnement – responsabilité civile professionnelle pour les manquements dans les opérations de contrôle et surveillance	35
§ 2 Un soulèvement de la responsabilité.....	37
§ 3 Les questions actuelles.....	38
PARTIE 2 : LES CONSÉQUENCES DE L’INTERPRÉTATION DES DISPOSITIONS DE LA CLC	39
CHAPITRE 1 : LES CONSÉQUENCES DE L’INTERPRÉTATION DES AUTRES RÉGIMES POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR DES SUBSTANCES NOCIVES	40
<i>Section 1 : Les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures de soute</i>	40
§ 1 La Convention sur la pollution due aux hydrocarbures de soute.....	41
§ 2 La situation norvégienne.....	44
<i>Section 2: La Convention sur la responsabilité et l’indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD) ...</i>	48
CHAPITRE 2 : UN RÉSULTAT MANIFESTEMENT ABSURDE OU DÉRAISONNABLE?	50
<i>Section 1: Les arguments en faveur d’une application aux sociétés de classification</i>	51
§ 1 L’obligation non délégable du propriétaire.....	51
§ 2 Le but de la canalisation et la CLC	51
§ 3 Le manquement d’un système de limitation	51
§ 4 L’argument d’assurance.....	52
<i>Section 2 : Des arguments contre une exonération</i>	54

§ 1 Est-ce que une société de classification, en exerçant des taches de l'objectif de service public, peut être mieux traité que l'administration française elle-même, en appliquant des dispositions de l'article III.4 de la CLC (faute simple/faute inexcusable).....	54
§ 2 L'immunité éventuelle ouvrirait des perspectives sans limites	54
§ 3 Cabinets d'audit	55
CONCLUSION	56
TABLE DES MATIÈRES	59
BIBLIOGRAPHIE	61
ANNEXES	64

Bibliographie

Ouvrages

ABECASSIS, D.W et JARASHOW L.J. Oil pollution from ships, London, 1985

LAGONI, Nicholas, The Liability of Classification Societies, Hamburg Studies on Maritime Affairs 9, Springer, 2007

BONASSIES, Pierre, SCAPEL, Traité de droit maritime, L.G.D.J 2eme édition, 2010, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence

LØDRUP, Peter, lærebok i erstatningsrett, 6 édition, publié par Gyldendal akademisk, Oslo 2009.

Falkanger og Bull. Scandinavian Maritime Law, 6 edition, Oslo 2008.

Articles

BOISSON, Philippe. « La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'article III (4) de la Convention CLC ? » Le Droit Maritime Français 2008, p. 696.

BOISSON, Philippe. La responsabilité de la société de classification dans l'arrêt Erika. Le Droit Maritime Français 2010 p. 719.

BONASSIES, Pierre. Réflexions d'un juriste français sur le jugement « Erika ». Il Diritto Marittimo ... p. 249 – 257.

BONASSIES, Pierre. Sociétés de classification et Convention de 1969 / 1992 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures. Le Droit Maritime Français 2008. 695, p.691

CLARK, D. Peter, Sea Law Volume 5 « An american admiralty law viewpoint on the changing role of classification societies » <http://www.navlaw.com/articles/v5/an-admiralty-law-viewpoint-on-the-changing-role-of-classification-societies.html>. NOT DATED.

DURR, Sean Diederich (Attorney, Dowson & Associates) An analyse og the potential liability of classification societies, Cape Town.

KRUGER, Kai « Fault liability for classification societies towards third parties? Festschrift Kurt Grönfors / red. Lars Gorton m.fl. - Stockholm: Norstedts, 1991. - S. 271

KRUGER, Kai, KLAUSEN, Roar « Katastrofejuss – en særbehandling eller tilpasning av tradisjonell erstatningsrett ? » publié dans Det juridiske fakultet UiB Skriftserie nr. 78 (1999).

SICCARDI, Francesco. Pollution Liability and classification Societies, is the system a fair one ? Il Diritto Marittimo 2005 p. 691 – 710.

STAMFORD, Bob Rust. Spain returns to appeals court with Prestige case. Publiée le 2 septembre 2010 at tradewinds.com.

ZERMAN, Per (Assistant Vice President, Lawyer, Skuld Copenhagen) ”Liability of Classification Societies” Publié le 14 Juillet 2011 at <http://www.skuld.com/News/Legal-News/Liability-of-Classification-Societies/>

Conventions

La Convention relative à la responsabilité civil des dommages dus a la pollution par des hydrocarbures

La Convention de Bruxelles relative à la responsabilité des exploitants des navires nucléaires (1962)

Sites internet

www.tradewinds.no/weekly/w2010-09-03/article566111.ece ”Spain returns to appeal court with Prestige case (published 02 septembre 2010)

www.tradewinds.no/tankers/article538786.ece ”Pretige reversed” (published 12 juin 2009)

<http://www.internationallawoffice.com/newsletters/detail.aspx?g=57656fc7-f2c7-4b76-b652-db618c6a0ebd>

http://en.wikipedia.org/wiki/Classification_society

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Remorqueur>

<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/assessment-of-classification-societies.html>

incelaw.com/documents/pdf/News-PDF/Bunker-spill-Risk.pdf - Storbritannia

Documents officiels

Le Ministère de la justice et de la police. Ot.prp.nr.21 (1994-1995) Om lov om endringer i lov 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) m.m. (ansvar for skade ved oljesøl frå skip)

Le Ministère de la justice et de la police. Ot.prp.nr.77 (2006-2007) Om lov om endringer i lov 24. Juni 1995 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og om samtykke til

ratifikasjon av den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersølljeskade (travaux préparatoires pour la modification de la loi maritime et la ratification de la Convention de Soute)

NOU 1973 : 46 Erstatningsansvar for skade for oljesøl fra skip

Document de l'OMI

”Le régime international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures”, Note explicative établie par le Secrétariat des Fonds internationaux d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures, Aout 2011.

International oil pollution compensation fund 1992. « incidents involving the compensation fund – Prestige. Note by the Director. 10 Septembre 2010.

Autres documents

DNV Rules for Classification of Ships, part 0 chapter 1

Législations

Norvégienne :

Lov om statskontroll med skibets sjødyktighet

Loi du 24 juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) (Norwegian Maritime Code)

Loi nr. 1981-03-13 nr 06: Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven)

Je remercie :

Erik RØSÆG, professeur a l’Université d’Oslo dans l’institut de droit maritime et Amund Skou - Det Norske Veritas.

Annexes

Annexe I

Les extraits du ” rapport de FIPOL sur l’accident du Prestige”, mis en jour le 9 mai 2011: les actions récursoires eventuelles engagées par le Fonds de 1992

« En octobre 2004, le Comité exécutif a étudié la question de savoir s’il y avait lieu que le Fonds de 1992 intente une action récursoire contre l’ABS. Le Comité exécutif a décidé qu’il n’y avait pas lieu pour le Fonds de 1992 d’intenter d’action récursoire contre l’ABS aux États-Unis. Il a d’autre part décidé de repousser toute décision concernant une telle action contre l’ABS en Espagne jusqu’à ce que d’autres précisions sur la cause du sinistre du *Prestige* soient connues

...

À sa session de juin 2010, le Comité exécutif a noté qu’en avril 2010, l’État français avait intenté auprès du tribunal de première instance de Bordeaux une action en justice contre trois sociétés du groupe ABS. Le Comité a étudié la question de savoir si cette action et d’autres faits récents pouvaient donner lieu à un réexamen de la position du Fonds de 1992 au sujet d’une action récursoire dans le cadre de ce sinistre.

Pour ce qui concerne une éventuelle action récursoire en Espagne, l’Administrateur estimait, après avoir consulté l’avocat espagnol du Fonds de 1992, que l’avis reçu en 2004 concernant une action de cette nature était toujours valable et que, sur cette base, il ne recommandait pas d’engager pour le moment une action contre la société ABS en Espagne.

Quant à une éventuelle action récursoire en France, l’Administrateur estimait, après avoir consulté l’avocat français du Fonds de 1992, qu’il semblait que plusieurs faits pertinents exigeaient un examen plus approfondi pour déterminer les chances de succès et les incidences juridiques d’une éventuelle action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre la société ABS en France, en particulier:

- la publication des rapports des deux experts présentés dans le cadre des procédures pénales en Espagne, qui concluent que les défauts du *Prestige* étaient dus à la négligence de la société ABS;
- la requête du Gouvernement français en 2009 demandant que certains salariés de la société ABS soient incriminés dans les actions en justice intentées auprès du tribunal pénal de Corcubión et le fait que cette requête ait, toutefois, été rejetée;
- la récente jurisprudence en France engageant la responsabilité civile d'une société de classification pour les dommages de pollution suite au sinistre de l'*Erika*;
- le fait qu'une action en justice a récemment été engagée en France contre la société ABS par l'État français.

Le Comité a noté que, étant donné ce qui précède, l'Administrateur avait l'intention de poursuivre, en consultation avec l'avocat français du Fonds de 1992, l'examen des incidences juridiques et des chances de succès d'une éventuelle action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre la société ABS en France, dans le but de faire une recommandation au Comité exécutif lors d'une session ultérieure. »

Annexe 2: les dispositions norvégiennes (en anglais)

Act 13 March 1981 no 6 relating to protection against pollution and relating to waste. Last amended by Act 10 December 1999 no 83:

Section 55 Obligated party and grounds for liability

The owner of property, object, installation or activity causing pollution damage is liable according to this chapter, regardless of fault of his own, if the owner also operates, uses or holds the property etc. If not, such responsibility rests solely on whoever actually operates, uses or holds the property etc., inasmuch as the damage is not due to matters for which the owner is also liable according to the regulations in force concerning liability for damage.

Anyone who indirectly by supplying goods or services, carrying out control or supervision, or in a similar way has contributed to pollution damage, shall only be liable if the action is intentional or negligent. In assessing guilt, the question of whether such conditions or demands that the injured party may reasonably put forward with regard to the activity or the service have been set aside, shall be taken into account.

The provision shall nevertheless not constitute any limitation of the liability that exists pursuant to other regulations in force concerning liability for damages.

The Norwegian Maritime Code 24 June 1999 (version anglais, unofficial student edition).

Publiée par “Sjørettsfondet”

Section 172a *Limitation of claims in connection with clean-up efforts relating to maritime accidents etc.*

When the ship's tonnage exceeds 300 tons, the right to limitation pursuant to Section 175a, regardless of the basis of the claim, applies to claims on the occasion of:

- 1) raising, removal, destruction or rendering harmless a ship which is sunk, stranded, abandoned or wrecked, as well as everything that is or has been on board the ship;
- 2) removal, destruction or rendering harmless the ship's cargo;
- 3) measures taken to avert or minimize losses for which liability would be limited under this Section, including losses caused by such measures.

Section 172 paragraph two applies correspondingly

Section 175a *Limits of liability for claims comprised by Section 172a*

The limit of liability for claims comprised by Section 172a, is 2.000.000 SDR. For ships with tonnage exceeding 1000 tons, the limit is increased as follows:

- 1) for every ton from 1.001 to 2.000 tons, by 2.000 SDR, and
- 2) for every ton from 2.001 to 10.000 tons, by 5.000 SDR,
- 3) and for every ton exceeding 10.001 tons, by 1.000 SDR.

Section 175, nos. 4, 5 and 6 apply correspondingly.

Chapter 10. Liability for Damage from Oil Pollution

1. Liability and compensation in accordance with the rules of the international convention of 2001 on compensation for fuel oil spill damage (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (2001))

Section 183 *Objective responsibility for the shipowner when pollution damage is caused by fuel oil, definitions*

The shipowner is responsible for pollution damage irrespective of fault when caused by fuel oil. Section 191, first paragraph, second and third sentence applies accordingly.

With pollution damage caused by fuel oil, sections 183 to 190 denote:

- a) Damage or loss occurring off the ship, due to pollution caused by fuel oil escaping or drained from the ship. Damage, like diminishing the environment, nevertheless comprise, in addition to lost profits, only expenses for reasonable measures for restoration that has been or will be undertaken.
- b) Expenses, damage or loss due to reasonable measures occurring after an incident that causes or entails immediate and considerable danger for damage as mentioned in letter a, and that aim to prevent or limit such damage.

The term 'ship' is to be interpreted, in sections 183 to 190, as any seagoing vessel or other floating device on the sea.

The term 'fuel oil' is to be interpreted as all oils containing hydrocarbon fluid, including grease, intended for operating the ship or its

The term 'shipowner' is to be interpreted, in sections 183 to 190, the owner, including the registered owner, the 'reder', the bareboat charterer, the managing owner or others responsible for central functions relevant to the running of the ship.

The term 'registered owner' is to be interpreted, in sections 183 to 190, the person listed in the ship register as owner, or if the ship is not registered, the shipowner.

If the ship is owned by a state, section 191, paragraph five, sentence two applies accordingly

The term 'Bunker Convention' is to be interpreted as the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001. The term 'Convention state' is to be interpreted, in sections 183 to 190, as a state that has acceded to the Bunker Convention.

Sections 183 to 190 do not apply to pollution damage covered by section 191 second paragraph.

Section 184. *Liability exemption*

The rules on discharge from liability and on mitigation of liability in section 192 applies accordingly under sections 183 to 190.

Section 185. *Limitation of liability and allocation of tort liability* Claim for indemnification against the shipowner for pollution damage caused by fuel oil may only be asserted by the rules under sections 183 to 190. The rules on allocation of tort liability etc. in section

193 paragraphs two and three applies accordingly for liability under sections 183 to 190. The rule that liability cannot be asserted, cf. Section 193, shall nevertheless be exempt for persons included by the definition of 'shipowner' in section 183, paragraph five.

Section 186. *Insurance obligation. Certificate*

A registered owner of a Norwegian ship with a gross tonnage that, estimated from appendix I of the International Convention on Tonnage Measurements of Ships, 1969, exceeds 1000 tons, is obliged to maintain approved insurance or other financial security as mentioned in section 183 up to the limits of liability that ensue from the London Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as it is changed by the Amendment Protocol of 1996, cf. the limits of liability in section 175. A certificate shall be issued attesting that such insurance or financial security is in force. Without a valid certificate, the ship must not sail under Norwegian flag.

The stipulation in the first paragraph, first sentence applies correspondingly to foreign ships with gross tonnage exceeding 1000 tons, calling at or sailing from ports or other loading or discharging locations in Norway or on the Norwegian part of the continental shelf. If the ship is registered in a Convention state, it shall carry a certificate pursuant to the Convention showing that there is insurance or other financial security. Second sentence is in accordance for ships registered in a non-Convention state.

For ships owned by the Norwegian state or by another state, the rules in section 197 paragraph three applies accordingly.

The department stipulates through regulations the rules of insurance and security, including which terms the insurance or security must fulfil in order to be approved, rules of certificates and their form, contents, emission and validity, including that an institution or organisation can issue a certificate, and rules of usage and registration of electronic certificates.

Section 187. *Sanctions against neglected insurance obligations*

The rules in section 199 applies accordingly when a ship does not have mandatory insurance or other financial security or the required certificate, cf. the rules in section 186.

Section 188. *Claims against the insurer*

Indemnity claims for pollution damage caused by fuel oil can be brought directly against whoever undertook the mandatory insurance or provided financial security under section 186 for the shipowner's liability under section 183 (the insurer). The insurer can invoke limitation of liability, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability.

With claims against the insurer as mentioned in paragraph one, the insurer can also invoke the grounds for exemptions that the shipowner has not invoked. However, as against the claimants, the insurer shall not be entitled to invoke any defences which the insurer may invoke against the owner, apart from the defence that the damage was caused by the wilful misconduct of the owner personally.

When claims as mentioned in paragraph one is included by the rules of limitation of liability under section 172 a cf. section 175 a, the part of the claim that exceeds the amount that are covered by the obliged insurance under section 186 cf. section 175, can be claimed against the insurer or whoever has furnished financial security that covers the

excess part of the liability. For such demands the rules in paragraph one sentence two apply accordingly.

Section 189. *Competence and recognition and execution of rulings by Norwegian courts* The rules of section 203 paragraph one sentence two about Norwegian courts competence applies accordingly regarding law suits against the shipowner or the shipowner's insurer about liability for pollution damage caused by fuel oil.

A binding judgement against the shipowner or the shipowner's insurer is legally binding in the Kingdom of Norway and can be enforced here when enforceable, provided the ruling is delivered in a Convention state and by a Court of law that is competent to rule by article 9 of the Bunker convention.

Section 190. *Scope of the rules in sections 183 to 189* The rules in sections 183 to 189 on liability for pollution damage caused by fuel oil applies to:

- a) pollution damage arising in this Kingdom or in the economic zone of Norway
- b) pollution damage arising in another Convention state or in the economic zone of such a state,
- c) and expenditure on measures to prevent or limit such pollution damage, regardless of where the measures were taken.

Section 206 paragraph two applies accordingly when pollution damage caused by fuel oil.

The rules in sections 183 to 189 does not apply for battleships or other ships owned or used by a state which at the time when oil escapes or is discharged from the ship is exclusively being used for State and non-commercial purposes. However, sections 183 to 185 still apply when damage occurs in this Kingdom or in the economic zone of Norway, or measures are taken to prevent or limit such damage.

The rules in sections 183 to 189 does not apply to the extent they should conflict with Norway's convention obligations opposite states that has not acceded the Bunker convention.

2. Liability and Damages According to the Rules of the 1992 Liability Convention and the 1992 Fund Convention etc.

Section 191 *Strict liability of the ship's owner, etc.*

Regardless of fault, the owner of a ship is liable for oil pollution damage. If such pollution damage is caused by a series of events with the same origin, liability shall rest on whoever owned the ship at the time of the first event. If the pollution damage occurs in an event that involves two ships or more, that separately transport oil, each owner is liable, but in such manner that the owners are jointly severally liable for damage that cannot reasonably refer to one specific ship.

By oil pollution damage is meant in sections 191 through 209:

- a) Damage or loss caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship. In addition to loss of profit, damage through impairment b) of the environment nevertheless only comprises the costs of reasonable measures of reinstatement which have been or will be adopted. Expenses, damage or loss in consequence of reasonable measures adopted after an event which causes or entails an immediate and considerable risk of damage as mentioned in letter a, and the purpose of

which is to prevent or limit such damage.

If nothing to the contrary is stated, cf. Section 208 paragraph one, ship in Sections 191 to 209 means any floating construction designed or adapted to carry oil in bulk. A ship which can carry oil and other cargo shall nevertheless in this context only be regarded as a ship when it is in fact carrying oil as cargo in bulk, and during subsequent voyages unless it is shown that no residues of such oil remain on board.

If nothing to the contrary is stated, cf. Section 208 paragraph four, oil in Sections 191 to 209 means any persistent hydrocarbon-mineral oil, such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil and lubricating oil.

By owner, if the ship is registered, is meant the person registered as owner in the Ship Register. If the ship is owned by a State, but operated by a company registered in that State as the ship's operator, that company is considered the owner of the ship.

I

In the present Chapter, the 1992 Liability Convention means the International Convention of 27 November, 1992, on Civil Liability for Oil Pollution Damage.

In the present Chapter, the 1992 Fund Convention means the International Convention of 27 November, 1992, on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage.

In the present Chapter, the 2003 Supplementary Fund Convention means the Protocol of 16 May 2003 to the 1992 Fund Convention.

Section 192 *Exemptions from liability*

The owner is exempted from liability if it is proved that the damage:

- a) was caused by an act of war or similar action in an armed conflict, civil war or insurrection, or by a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character,
- b) was entirely caused by an act or omission by a third party with intent to cause damage, or
- c) was entirely caused by the negligence or other wrongful act by a public authority in connection with the maintenance of lights or other navigational aids.

If the owner proves that the injured party deliberately or negligently contributed to the damage, the liability can be abated according to the general rules governing damages.

Section 193 *Channelling of liability, etc.*

Claims for compensation for oil pollution damage can only be made against the owner of a ship according to the provisions of this Chapter.

Claims for compensation for oil pollution damage cannot be made against:

- a) a member of the crew, anyone employed by the owner or others the owner is liable for.
- b) the pilot or any other person performing services for the ship,
- c) the rederer or manager if they do not own the ship, and any charterer, sender, shipper, owner or receiver of the cargo,
- d) anyone engaged in salvage operations with the consent of the ship or on the instructions of a public authority,
- e) anyone taking steps to prevent or limit damage or loss as mentioned in section 191,
- or f) anyone employed by persons mentioned in letters b, c, d and e, or others that

persons mentioned in letters b, c, d and e are liable for unless that person caused damage with intent or through gross negligence, and with the knowledge that such damage would probably result.

The right of recourse for pollution damage cannot be invoked against anyone covered by the provisions of paragraph two letters a, b, d, e or f unless that person caused the damage with intent or through gross negligence and with knowledge that such damage would probably result. Otherwise, the ordinary legal principles in respect of recourse apply.

Section 194 *Limitation of liability*

The liability of the owner according to Section 191 is limited to 4.510.000 SDR for ships with tonnage not exceeding 5000 tons. For ships with tonnage exceeding 5000 tons, the liability amount increases by 631 SDR per ton exceeding 5000 tons. The liability amount can however in no case exceed 89.770.000 SDR.

The limitation applies to all liability for pollution relating to the same event or series of occurrences with the same origin. No limitation applies to the owner's liability for interest or legal costs.

The right to limitation of liability does not apply if it is proved that the owner caused the pollution damage deliberately or through gross negligence and with the comprehension that such damage would probably arise.

By SDR is meant the unit mentioned in Section 505. By the tonnage of the ship is meant its gross tonnage calculated according to the rules for the measurement of tonnage in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

Section 195 *Limitation fund and limitation proceedings*

An owner wishing to limit his or her liability according to Section 194 must constitute a limitation fund at the Court where an action for damages according to Section 191 has been or in the event may be brought.

When the fund has been constituted, the owner or an injured party can bring an action for limitation to determine the liability and distribute the liability amount.

The fund shall be distributed among all claims arising out of the same event or series of occurrences with the same origin, in proportion to the amounts claimed. Section 176 three and four apply correspondingly.

Claims relating to reasonable expenses incurred for measures voluntarily undertaken by the owner after an occurrence in order to prevent or limit pollution damage rank equally with other claims when the fund is distributed.

More detailed provisions relating to limitation funds and limitation proceedings are laid down in Chapter 12.

If an owner has constituted a limitation fund in accordance with the 1992 Liability Convention in a foreign Convention State, this has the same effect with regard to the owner's right to limit liability as the establishment of a fund at a Norwegian Court.

Section 196 *Lifting of arrest, etc.* If an owner is entitled to limit his liability according

to Section 194 and has constituted a fund according to Section 195, recovery of claims that can be brought against the fund cannot be sought in ships or other assets belonging to the owner. If a ship or other assets belonging to the owner have been arrested in respect of such a claim, or if the owner has posted security to avoid arrest, the arrest shall in such a case be lifted or the security released.

The provision of paragraph one applies correspondingly if the owner has established a limitation fund according to the 1992 Liability Convention in a foreign Convention State, provided the claimant has access to the Court or other authority which administers the fund, and the fund is actually available to the claimant.

Section 197 *Insurance obligation. Certificate*

The owner of a Norwegian ship carrying more than 2000 tons of oil as cargo in bulk is obliged to maintain approved insurance or other financial security covering liability as mentioned in Section 191 up to the limits mentioned in Section 194. A certificate shall be issued attesting that such insurance or financial security is in force. Without a valid certificate, the ship must not sail under Norwegian flag.

The provision of the paragraph one first sentence applies correspondingly to foreign ships calling at or sailing from ports or other loading or discharging locations in Norway or on the Norwegian part of the continental shelf. If the ship is registered in a State which has acceded to the 1992 Liability Convention, it shall carry a certificate pursuant to the Convention showing that there is insurance or other financial security. The previous sentence applies also to ships registered in a State which has not acceded to the 1992 Liability Convention.

With such exceptions as follow from Section 206 paragraph three, the provisions of paragraph one and two also apply to ships owned by the Norwegian State or by another State, but such ships can, instead of insurance, financial security or a certificate as required in paragraphs one and two, carry a certificate issued by the competent authority of the State confirming that the ship is owned by the State and that liability is covered up to the limitation amount.

Section 198 *Regulations* The King issues more detailed regulations relating to insurance and financial security, including which conditions the insurance or financial security must satisfy for approval, and concerning certificates and their form, contents, issuance and validity.

Section 199 *Sanctions against failure to observe insurance obligations, etc.* If a ship does not have the mandatory insurance or other financial security or the required certificate, cf. Sections 197 and 198, the Maritime Directorate can deny the ship entrance to or departure from a port or other loading or discharging location in Norway or on the Norwegian part of the continental shelf, or order it to be discharged or moved.

Section 200 *Claims against the insurer*

Claims for compensation for pollution damage can be brought directly against whoever undertook the insurance or provided the financial security for the owner's liability (the insurer). The insurer can invoke limitation of liability according to Section 194 even though the owner is not entitled to such limitation. The insurer can also invoke the same grounds for exemptions from liability as the owner could have invoked. However, as against the claimants, the insurer shall not be entitled to invoke any defences which the

insurer may invoke against the owner, apart from the defence that the damage was caused by the wilful misconduct of the owner personally.

The insurer can establish a limitation fund according to Section 195 with the same effect as if it was established by the owner. Such a fund can be established although the owner is not entitled to limitation of liability, but in that case the establishment does not limit the claims of the creditors against the owner.

POLLUTION LIABILITY

Tier system:

