UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE

FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

http:www.cdmt.org/

LA RÉPARATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION ACCIDENTELLE DU FAIT DU TRANSPORT DES HYDROCARBURES PAR MER EN DROIT CHINOIS

Mémoire pour Master 2 en Droit Maritime et des Transports

Présenté par ZHONG Sike

Sous la direction de Maître Christian SPCAPEL, CDMT

Année de soutenance*: 2012-2013*

DEDICACE

Je dédie ce mémoire à mes parents et ma sœur.

REMERCIEMENTS

En préambule à ce mémoire, je souhaite adresser ici tous mes remerciements aux personnes qui m'ont apporté leur aide et qui ont ainsi contribué à l'élaboration de ce mémoire.

Je tiens à remercier vivement Maître Cycle BLOCH**,** Monsieur Christian SCAPEL et Monsieur BONASSIES, professeurs au CDMT, et les autres professeurs qui m'ont encadré tout au long de ce mémoire et qui m'ont fait partager ses brillantes intuitions. Qu'il soit aussi remercié leur gentillesse, leur disponibilité permanente et pour les nombreux encouragements qu'ils m'ont prodiguée, et aussi tous les autres professeurs du CDMT 2012-2013.

Je remercie Madame Marjorie VIAL qui a répondu avec calme et patience aux questions quotidiennes.

Je remercie Mademoiselle GUO Xiaohua qui a répondu avec patience aux questions dont je les accablais comme la correction du grammaire et le style.

Enfin merci à la bibliothèque de l'Université d'Aix-Marseille et la bibliothèque nationale française pour m'avoir offert toutes les recherches et ressources électroniques nécessaires.

ABRÉVIATIONS

Aff.	Affaire
Art.	Article
Cass.3er civ.	Troisième chambre de la Cour de cassation
CLC	La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
CMC	Code maritime chinois
CJCE	Cour de justice de l'Union européenne
DMF.	Droit maritime français
Edi.	Édition
FIPOL	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC Fond)
ITOPF	The international Tanker owners pollution federation limited
JDI	Journal du droit international
N°	Numéro
obs.	Observations
OMI	Organisation Maritime Internationale
OMCI	Organisation maritime consultative internationale
op. cit.	Opere citato

p. pp.	Page, Pages
TGI	Tribunal de grande instance
V.	Voir
Ibid.	Ibidem
in fine	A la fin
SRI.	Stanford Research Institute
SS.	Suivants

SOMMAIRE

INTRODUCTION..... 6

PREMIÈRE PARTIE – LA NÉCESSITÉ DE L'ADOPTION DU SYSTÈME D'INDEMNISATION D'UN DOMMAGE PROVENANT DE LA POLLUTION ACCIDENTELLE EN MER PAR LE TRANSPORT DES HYDROCARBURES ….....,,,,,.....26

Chapitre 1. – Le cadre juridique de la réparation du victime de la pollution accidentelle marine par hydrocarbures.....27

Chapitre 2. – La nécessité de déterminer le titulaire d'une demande d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures.....48

DEUXIÈME PARTIE – LE RÉGIME SPÉCIAL DE LA RÉPARATION DES DOMMAGES DE POLLUTION ACCIDENTELLE PAR HYDROCARBURES LIÉE AU TRANSPORT MARITIME.....62

Chapitre 1. – Le domaine implicite d'indemnisation des dommages de pollution accidentelle par transport des hydrocarbures par mer ….....64

Chapitre 2. – La limitation d'indemnisation des dommages du fait de la

pollution accidentelle pétrolière.....78

INTRODUCTION

Avec le phénomène dont nous entendons parler tous les jours qu'est la mondialisation, avec l'amélioration des systèmes de communication, à l'ère des sociétés transnationales et multinationales, les échanges commerciaux internationaux deviennent toujours plus nombreux. On a pu se rendre compte qu'elles possédaient toutes un secteur de transport maritime particulièrement bien développé. « *En tant que membre de catégorie A de l'Organisation Maritime Internationale durant dix années consécutives, la Chine se positionne dans le secteur du transport maritime mondial comme l'une des principales forces motrices* », a déclaré M. Xu Zuyuan, vice-ministre du Transport de la République Populaire de Chine[1].

I. les enjeux du sujet

A. L'aperçu socio-économique du transport maritime des hydrocarbures en Chine.

1. L'évolution considérable des transports maritimes – Il est exposé préalablement qu'en vue de la carte de Chine, Sa façade littorale , de plus de 18 000 km, est baignée à l'est par les mers de *Bohai*, de *Huanghai* et de *Donghai* et au sud par les mers de Chine méridionale. Les eaux territoriales chinoises baignent environ 5 000 îles le long des 14 000km de côtes. Depuis 1978, date de l'ouverture aux marchés mondiaux de la Chine, les industries pétrochimiques chinoises se sont beaucoup développées: de 2003 à 2005, leur taux de développement a été de 37,5%.

Aujourd'hui , la Chine se montre sous un jour totalement nouveau. L'économie de

1 V. En ce sens : YAN Bing et de LANG yi, « En avant toute », Journal de la chine pictorial in http://www.rmhb.com.cn/chpic/htdocs/france/200810/news/7-1.htm en octobre 2008

marché est désormais à l'ordre du jour. De multiples changements se manifestent au quotidien, et la plupart des observateurs font remarquer que la Chine ressemble de plus en plus aux autres pays. En effet, les transports maritimes ont connu des améliorations considérables[2].

Il est noté qu'actuellement, comme M. jean-Daniel TROYAL disant que « *le commerce mondial s'effectue pratiquement à 95% par voie maritime grâce à près de 50 000 navires de toutes sortes, pétroliers, bien sûr, mais aussi porte conteneurs, vraquiers, cargos polyvalents, navires spécialisés (transport de colis lourds, de voitures, porte barges), sans parler des car-ferries et des navires de croisière* »[3]. Alors que l'on observe que depuis quelques années, en Chine, une croissance rapide des échanges par la mer entraîne un fort développement des compagnies maritimes et des ports. La Chine a désormais la grande capacité de transport maritime du monde.

Depuis 1993, la Chine qui est à l'origine un pays exportateur de pétrole, est devenu un pays importateur net de pétrole. En 2004, la Chine a dépassé le Japon en consommation de pétrole et est donc devenue le 2ème plus grand consommateur au monde, mais la Chine reste encore loin derrière les États-Unis ont consommé plus de 20 millions de barils par jour en 2006 contre un peu plus de 7 pour la Chine.

En 2007, la Chine était le 3ème plus gros importateur mondiale de pétrole après les États-Unis et le Japon, et le 5ème plus gros producteur de pétrole derrière l'Arabie Saoudite, La Russie, Les USA et l'Iran[4].

Par conséquent, en Chine, par l'enquête, la navigation maritime représente 93% du transport commercial à l'étranger. Près de 95% des importations de pétrole brut transitent par les ports du littoral national. Par exemple, en 2006, il y a eu

---

2 V. Cécile LIN « les compagnies pétrolières chinoises dans la stratégie de puissance de Pékin », *Mastère Marketing& Management, l'école de commerce Paris-singapore ,* 2009 , pp. 10 et ss.

3 Cité par M. jean-Daniel TROYAL, « Pollution par hydrocarbures et transport maritime », in http://www.afcan.org/dossiers_juridiques/pollution_transport.html en 2006. p. 1.

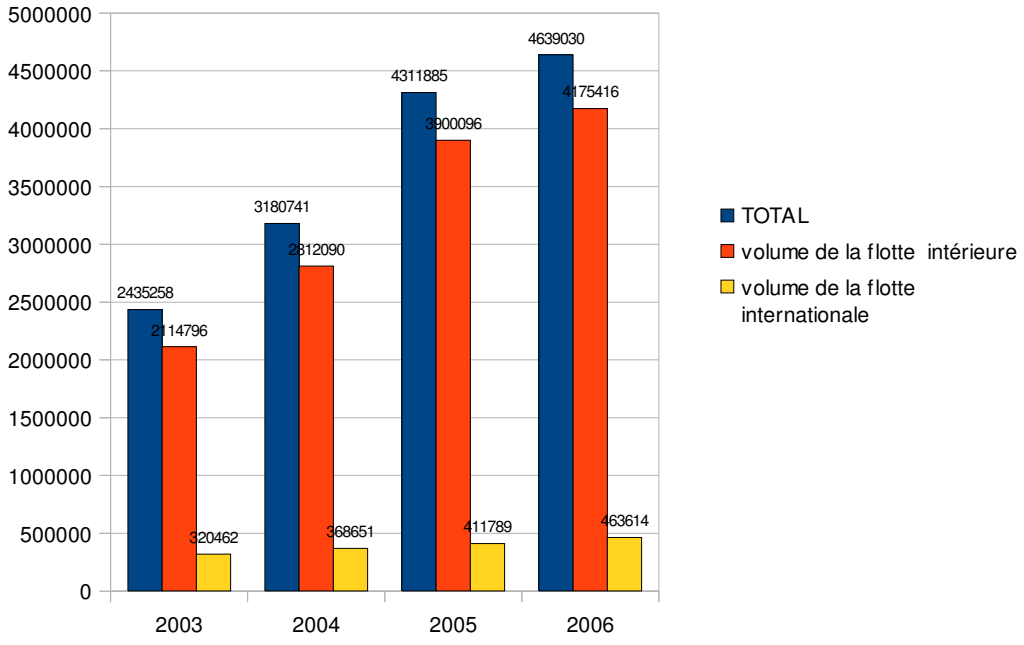
4 La hausse de la consommation pétrolière en Chine est due, en grande partie, à la corrélation croissante entre son PIB et sa consommation de pétrole et au développement rapide des transports, selon l'Académie des Sciences sociales de la Chine dans un récent rapport. En ce sens. V. Cécile LIN « les compagnies pétrolières chinoises dans la stratégie de puissance de Pékin », *Mastère Marketing& Management, l'école de commerce Paris-singapore ,* en 2009, pp. 8 et ss.

431millions de tonnes des hydrocarbures (pétrole brut et produits raffinés) transportés par des navires dont près de 187 millions de tonnes étaient des pétroles bruts; et aussi d'après l'enquête de l'an 2006, les ports chinois ont traité 4640 milles de navires, chaque jour, en moyenne de 12 700 de navires, dont 162949 étaient tankers, et en moyenne de 446 de tankers par jour. Actuellement, les 18 000 km de littoral sont le théâtre d'un accroissement sans précédent des opérations navales et portuaires. De ce fait, la densité du transport des tankers dans les zones portuaire et le littoral national s'est accru de manière significative, dans les eaux chinoises, il apparaît de plus en plus de pétroliers de grandes tailles fréquemment. Alors que le trafic maritime chinois devient de plus en plus complexe, les risques de collisions sont plus grands du fait de l'augmentation du fait du trafic maritime et leur conséquences désastreuses ont été augmentées par l'apparition des « supertankers » [5]. Leur énorme taille crée non seulement un risque de naufrage et de collision (ils sont très difficiles à manœuvrer en toute sécurité), mais multiplie aussi les conséquences potentielles de tels catastrophes: s'il y a un accident, la quantité d'hydrocarbures qui risque de se déverser dans la mer est énorme et peut s'étendre sur des centaines de km, touchant ainsi les eaux territoriales de plusieurs États (*voir figure 1*)[6].

Figure 1 - depuis l'an 2003, volume de la flotte sur le littoral chinois

5 Ils peuvent transporter 500 000 tonnes et plus d'hydrocarbures.

6 V. Yan Liu, « dans les années récentes, les accidents majeurs en Chine », Journal de XINHUA, , in http://news.xinhuanet.com/video/2007-06/01/content_6185341.htm du 1er juin 2007.



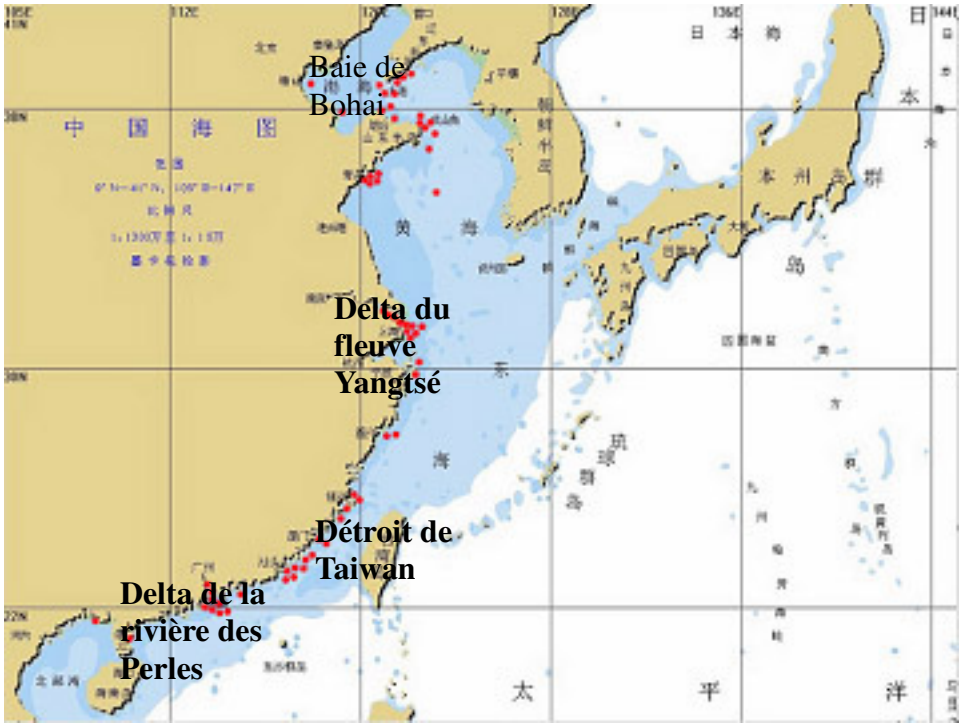
B. Un aperçu des risques liés au transport maritime des hydrocarbures

2. la pollution accidentelle en eaux chinoises venant du transport maritime des hydrocarbures – Il est envisagé que les hydrocarbures transportés par les navires sont arrivés à destination sans le moindre incident dans 99.9997% des cas. Les déversements d'hydrocarbures proviennent pour plus de la moitié des continents, pour 5% des accidents de pétroliers, pour 20% des rejets et accidents des autres navires, pour 4% de l'exploitation en mer et, pour 11 à 15 %, ont une origine naturelle[7].

Touts les côtes chinois sont plus ou moins touchées par la pollution, les plus affectées étant les zones du baie de *Bohai*, du delta du fleuve *Yangtsé*, du détroit de *Taiwan* et du delta de la rivière des Perles (V. figure 2) .

Figure 2- les zones de grande risque de la pollution accidentelle majeur par hydrocarbures provenant des navires

7 V. Yann Arthus-Bertrand, « Pollution des mers », in www.goodplanet.info/Pollution/Oceans/Sea-pollution du 16 mars 2009, p.1.



Selon la base de données de l'Académie des sciences de Chine , entre l'année 1973-2006, il a eu lieu en total de 2635 accidents des navires pétroliers sur le littoral de Chine, dans lesquels 69 sont les accidents majeurs (chaque fois , déversement supérieur à 50 tonnes), ceci représente un déversement cumulé de 37,077 tonnes, il en résulte que sur 33 ans, il y a eu en moyenne de 2 accidents par an, et le déversement en moyenne de 537 tonnes d'hydrocarbures par accident(V. tableau 1)[8].

Tableau 1 – Entre les années de 1973 à 2006, déversement accidentel d'hydrocarbures sur les côtes chinoises

8 En ce sens, Yan LIU « la gravité de la pollution accidentelle du fait du transport des hydrocarbures par les navires », Journal de XINHUA in www.news.xinhuanet.com/video/2007-06/01/content_6182888.htm du 1er juin 2007. pp.1 et 2.

Base de quantité déversée	Nombre d'accid-ents	Pourcentage sur le total des quantités (%)	Quantités d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Moyenne de quantités d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Pourcentage sur le total de quantités d'hydrocarbures déversés (%)
50-100 (sans compris 100)	9	13	640	71	1.7
100-500	43	62	10263	239	27.7
500-1000 (sans compris 1000)	10	15	7263	726	19.6
Supérieur à 1000	7	10	18911	2701	51
Le total	69	100	37077	537	100

II. Les définitions clés du sujet

3. Définition de la pollution accidentelle par les hydrocarbures. – En général, les déversements accidentels d'hydrocarbures dans le milieu marin sont exceptionnels et résultent d'événements fortuits en mer, comme une incendie à bord des pétroliers, une explosions, une collision entre navires ou un naufrage. La pollution [9]accidentelle en mer par des hydrocarbures provenant des navires est

9 La « pollution » es définie par la Commission océanographique intergouvernementale comme l'introduction par l'homme directement ou directement de substances ou d'énergies dans le milieu marin et qui a des conséquences néfastes, des dangers pour la santé humaine, une gêne pour les activités maritimes y compris la pêche, une entrave aux diverses utilisations de l'eau de mer et une atteinte à l'intégrité des sites. Voir ce

généralement associée au naufrage d'un pétrolier, ici il est fait distinction entre les déversements accidentels et les rejets volontaires depuis les navires pétroliers, ce que l'on appelle les opérations de déballastage, terme qui englobe le nettoyage et le rejets des résidus des ballasts, des cuves de soute et des citernes[10].

Il faut noter que le pétrolier est un navire citerne servant à transporter le pétrole ainsi que ses dérivés (essence). Pour le transport d'autres liquides, les navires ont d'autres appellations: les méthaniers qui transportent le gaz naturel, les chimiquiers pour le transport de produits chimiques. Si le terme pétrolier est souvent adopté, le convention de 1992[11] utilisent en fait le terme navire, à savoir « *tout moyen nautique construit ou adapté au transport en vrac de cargaisons d'hydrocarbures* ». le pétrolier nous intéresse particulièrement, car il sera question dans mon mémoire de pollution accidentelle lors du transport pétrolier. Le présent mémoire traitera en effet des dommages du fait de pollution par l'hydrocarbure persistant qu'est le pétrole.

4. La définition des hydrocarbures. – Avant marquer la notion d'hydrocarbures persistants, l'on distingue classiquement trois familles principales d'hydrocarbures. M. Michel Marchand donne leur définition dans son article susvisé[12], à savoir les hydrocarbures aliphatiques sont constitués de molécules à chaîne ouverte linéaire (n-alcanes) , ramifiée (iso-alcanes), ou cyclique polycyclique. Les hydrocarbures aromatiques sont constitués d'un noyau aromatique (dérivés du benzène) ou de plusieurs noyaux aromatiques (hydrocarbures polyaromatiques). Certains composés contiennent du soufre (dérivés du thiophène et du dibenzothiophène). d'une manière générale, les hydrocarbures aromatiques sont la cause essentielle de l'impact écotoxicologique des pollutions pétrolières sur les écosystèmes aquatiques. Les résines et asphalteuses représentent des molécules hétérocycliques (N, S, O) à haut poids moléculaire. Dans cette fraction se retrouvent également des métaux tels

---

sens, Jean-claud Dakouri Thèse de doctorat « Le droit maritime internationale et le transport des hydrocarbures », *l'Université Pers Maastrich*t, en 2011, Op. cit. p.18.

10 *V.* en ce sens, Michel Marchand, « Les pollutions marines additionnelles. Au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer », *Revue Annales des Mines, Responsabilité & Environnement,* juillet : p.70-92. p.1.

11 La Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui a modifié la convention origine de 1969.

12 *Préc.* Michel Marchand, « Les pollutions marines additionnelles. Au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer », *Revue Annales des Mines, Responsabilité & Environnement,* juillet : p.70-92. pp. 7 et 8.

que le nickel et le vanadium. Les effets sur la faune et la flore aquatiques sont mal connus et l'évaluation de tels polymères échappe presque totalement à l'analyse chimique.

Les pétroliers sont en déplacement constant et les hydrocarbures qu'ils répandent flottent au gré des vents et des courants sur des centaines de km parfois. Le comportement des hydrocarbures en mer dépend étroitement de la nature des produits déversés. Il convient de tenir compte également du lieu du déversement (zone côtière, d'estuaire, du large) et des conditions météo-océaniques (marée, courants, vent, agitation de la mer, ensoleillement). Répandu en mer, un produit pétrolier est soumis aux effets de l'environnement qui entraînent sa dispersion dans le milieu marin et en même temps modifient son état physique et ses caractéristiques chimiques, ce que l'on appelle le vieillissement du pétrole. Aucun accident n'est tout à fait identique à un autre. Le comportement des hydrocarbures répandus en mer est le résultat d'un ensemble d'interactions qui se jouent entre le produit déversé et le milieu extérieur.

Les pétroles bruts sont des mélanges complexes et variables d'hydrocarbures. C'est pourquoi leur consistance peut aller d'un liquide volatil à celle d'un semi-solide visqueux. Les produits raffinés représentent différentes fractions de distillation des pétroles bruts dans l'ordre de leur densité croissante: essences, kérosènes, fuels, huiles de graissage, fuels résiduels, bitume. Un produit pétrolier se caractérise par sa composition chimique et ses propriétés physiques. Alors que si les dommages causés par les huiles non persistantes (par exemple l'essence ou le diesel léger) ne sont pas couverts par les conventions de 1992. (et donc ne seront pas étudiés dans ce mémoire).

III. l'impact des marées noires

5. L'effet des marées noires sur le milieu marin[13]. – D'une part, il en résulte que la nature et la durée des effets d'un déversement accidentel d'hydrocarbures sur

13 V. ITOPF. « Effets de la pollution par les hydrocarbures sur l'environnement » http://www.itopf.com/informationservices/publications/French/documents/TIP13_FR_EffectsofOilPollutionontheEnvironment.pdf

l'environnement marin dépendent de facteurs très divers. Souvent qualifiées par les médias de « catastrophes écologiques », les marées noires [14]sont présentées comme responsable de conséquences terribles pour la survie de la faune et de la flore marines. Ainsi le Soleil ne peut plus éclairer les fonds marins. L'air ne plus passer à cause de ces marées noires. Par conséquent, les végétaux ainsi que les animaux formant le plancton disparaissent et la chaîne alimentaire est détruite. Ainsi une mariée noire met plusieurs espèces animales en péril. Elle détruit la faune mais aussi la flore qui nourrit les animaux marins.

6. Plancton – Les zones pélagiques des mers et des océans font vivre une myriade d'organismes planctoniques simples, dont des bactéries, des végétaux (le phytoplancton) et des animaux (le zooplancton). les œufs et les larves de poissons en font partie, y compris ceux qui vivront ensuite sur le fond marin ou le littoral. Le plancton subit naturellement des niveaux extrêmement élevés de mortalité. La sensibilité des organismes planctoniques à l'exposition aux hydrocarbures est bien établie et des impacts considérables paraissent possibles.

7. Poissons – En dépit de la sensibilité des poissons aux stades juvéniles à des concentrations relativement faibles d'hydrocarbures dans la colonne d'eau, les poissons adultes sont plus résilients. Mais ces espèces peuvent ingérer des substances très toxiques et les transmettre au prédateur qui les dévorera. Un poisson comme le requin peut être touché mais aussi un être humain car si on pêche un poisson malade, et que l'on le mange, on sera contaminé. Un déversement d'hydrocarbures peut gravement entraver la prochaine génération de poisson.

8. Oiseaux marins – les oiseaux marins sont les animaux les plus vulnérables en pleine mer, pouvant périr en grand nombres lors d'accidents majeurs. Les canards marins (macreuses, eiders), alcidés (guillemots, pingouins) et autres espèces qui évoluent en bandes à la surface de la mer sont particulièrement menacés.

---

14 « *Une marée noire est une catastrophe industrielle et écologique dû à l'échouement d'une nappe d'hydrocarbures en zone côtière. Cette nappe est dû à un déversement accidentel (ou volontaire) d'une certaine quantité de pétrole brut ou bien de produits pétroliers à la mer et qui est ramenée vers la côte par l'effet des marées, des vents et des courants.* » prévu par Jean-claud Dakouri « Le droit maritime internationale et le transport des hydrocarbures », Op.cit. P. 19.

La souillure du plumage est l'effet le plus évident de la pollution par les hydrocarbures sur les oiseaux. Le plumage sert à retenir l'air chaud contre la peau, assurant à la fois flottaison et isolation. Lorsqu'elle est enduite d'hydrocarbure, la couche protectrice de plumes et de duvet isolant est déstructurée, laissant entrer l'eau de mer en contact direct avec la peau. La perte de chaleur qui en résulte peut entraîner la mort de l'oiseau par hypothermie. Dans les climats froids, une petite tache d'hydrocarbure sur le plumage d'un oiseau peut suffire à causer sa mort.

Un oiseau mazouté se lisse instinctivement les plumes, risquant ainsi d'étaler le polluant sur des parties de son corps non souillées. L'ingestion du polluant est fort probable et peut avoir des effets graves, comme la congestion pulmonaire, l'hémorragie intestinale ou pulmonaire, la pneumonie et des lésions du foie et des reins. De retour au nid, l'hydrocarbure peut être transféré du plumage de l'oiseau à celui de ses poussins ou aux œufs qu'il couve. La contamination des œufs par un hydrocarbure peut réduire l'épaisseur de la coquille, empêcher l'éclosion et causer des anomalies du développement de l'oisillon.

9. Mammifères et reptiles marins – Les baleines, les dauphins et autres cétacés peuvent être menacés par les hydrocarbures flottants lorsqu'ils viennent à la surface pour respirer ou lorsqu'ils sautent hors de l'eau. Des lésions des tissus nasaux et des yeux causées par les hydrocarbures ont été postulées.

Les hydrocarbures flottants peuvent être une menace pour les reptiles marin, tels que les tortues, les iguanes marins et les serpents de mer. Les tortues sont plus particulièrement vulnérable pendant la saison de ponte. Par exemple, la tortue de Kemp est, à l'échelle mondiale, celle qui est le plus en danger. Il y a une probabilité d'effets néfastes dus au pétrole sur les tortues de mer. Il suffit d'une simple contamination sur les œufs par le pétrole pour qu'ils ne puissent éclosent et même s'ils réussissent, les bébés naîtront avec des anomalies, ils seront difformes ou malades.

10. Eaux intérieures peu profondes – Dans les eaux intérieures peu profondes, les dommages sont le plus souvent causés par les hydrocarbures brassés dans la colonne d'eau sous l'effet puissant des vagues.

Dans de nombreuses circonstances, la capacité de dilution, par exemple due au renouvellement de l'eau par les marées, suffit à maintenir les concentrations d'hydrocarbures dans l'eau au -dessous des seuils de toxicité. En revanche, lorsque des produits raffinés légers ou des pétroles bruts légers sont dispersés dans les eaux peu profondes, donnant lieu à de fortes concentrations des composants toxiques de l'hydrocarbure, une mortalité des espèces animales qui vivent sur le fond marin et de celles qui vivent dans le sédiment a été constatée.

11. Littoraux - les littoraux sont plus exposés aux effets des hydrocarbures que toute autre partie de l'environnement marin. Les milieux tels que les marais, les vasières, les mangroves ou encore les récifs coralliens sont très sensibles aux déchets pétroliers. Dans ces milieux, la toxicité des déversements accidentels étouffe et tue la végétation. Des crustacés sont accueillis par ces végétations et suite à l'extinction de leurs milieux, ils ne parviennent pas à survivre. De plus, le pétrole peut polluer les eaux souterraines car il existe des roches qui permettent l'infiltration de ce dernier. Alors la détérioration de la qualité de l'eau peut entraîner des intoxications et des maladies, et ont un impact sur l'économie en empêchant la pêche, les activités de loisirs ou les prélèvements pour usage industriel.

12. les effets des marées noires sur l'homme – D'autre part, quant au plan économique, chaque accident majeur provenant des navires d'hydrocarbures peut entraîner considérablement tant les pollutions réelles ou des menaces de pollution que les indemnisations énormes.

Par exemple dans l'affaire connue du navire *Exxon Valdez* , le 24 mars 1989, le pétrolier *Exxon Valdez* s'est échoué dans la baie du Prince William (Alaska, Etats-Unis) avec 180 000 tonnes de pétrole brut à bord. Près de 40 000 tonnes partent à la mer, venant toucher plus de 1 700 km de côtes. C'est un choc psychologique considérable pour les Etats-Unis et le groupe *Exxon*, qui n'imaginaient pas une telle catastrophe possible. Des dizaines de milliers de volontaires et des moyens sans précédant sont mobilisés pour sauver oiseaux et mammifères marins et pour nettoyer le littoral plage par plage. Un procès est engagé par l'administration américaine, des associations et des particuliers contre *Exxon*, qui se retourne vers

ses assureurs. De jugement en appels, le dossier n'est toujours pas clos à la rédaction de ce dossier. Mais, avec près de 2,5 milliards de Dollars payés à ce jour et une amende finale qui pourrait atteindre 4 milliards, il est déjà acquis que c'est de loin la pollution pétrolière la plus chère de l'Histoire[15].

13. L'intervention des normes internationales contre la pollution accidentelle

- Chaque catastrophe maritime a contribué au développement du droit international. Le naufrage du *Titanic* a posé le fondement du droit à la sécurité maritime et de la création d'une première organisation internationale qui allait devenir en 1948 l'Organisation maritime internationale (*OMI*). À la suite du naufrage du *Torrey Canyon* le 18 mars 1967, la communauté maritime s'est préoccupée non seulement de prévoir des mesures de prévention, mais aussi une réparation adéquate des dommages causés par la pollution, allant amener à établir la convention internationale de la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention *CLC*)[16], la convention du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds complémentaire d'indemnisation complète le dispositif (*FIPOL*) [17], celui de *l'Amoco Cadiaz* qui a relevé les insuffisances et défauts du systèmes d'indemnisation de 1969 et 1971, et a lancé le processus de leur révision qui est parvenu à son terme le 25 mai 1984 par la signature de deux Protocoles.. La pollution de *l'Exxon Valdez* allait mettre en œuvre le propre système d'indemnisation *l'Oil Pollution Act* aux Etats-Unis qui prévoit l'indemnisation des victimes de pollution provenant de pétroliers sur leur territoire national. Et aussi amener à la conclusion de la convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures le 30 novembre 1990[18] et celle de *l'Erika* au retrait progressif des pétroliers simple-coque....et ainsi de suite . En 2002, le sinistre du *Prestige*, un navire en mauvais été affrété pour transporter une cargaison de pétrole peu valorisée économiquement mais hautement toxique et dangereuse pour l'environnement, a renforcé à nouveau, le débat de l'insuffisance

15 L'affaire *Exxon Valdez*. V. les accidents de référence, Marrée noire , CDRE, in http://www.marees-noires.com/fr/pollution/maree-noire/accidents-de-reference.php

16 Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969 (entrée en vigueur le 19 juin 1975)

17 Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, conclue à Bruxelles le 18 décembre 1971 (en vigueur le 16 octobre 1978).

18 Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (convention dite OPRC), conclue à Londres le 30 novembre 1990 (entrée en vigueur le 13 mai 1995).

des des plafonds indemnisations.

L'Organisation maritime internationale (*OMI*) regroupe 160 Etats-membres. Au total plus de quarante conventions ont été adoptées et 800 recueils de règles, codes et recommandations ont été publiés. Les travaux sont réalisés en comités et sous-comités et portent sur deux grands thèmes: la sécurité maritime et la protection du milieu marin . La sécurité maritime est basée sur la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, appelée Convention *SOLAS* « *Safety of Life at Sea* ». la prévention de la pollution depuis les navires est basé sur la Convention *MARPOL* 73/78 [19](dans ce mémoire, l'auteur ne présente pas les deux conventions susvisées).

Nous ne nous intéresserons ici qu'aux conventions relatives à la réparation de ces dommages (Conventions *CLC/FIPOL*). Lorsqu'il se produisent malgré tout, ils s'attachent à l'étendue de la responsabilité civile de ses auteurs et aux possibilités d'interventions des Etats, afin de réparer aux mieux les dommages au profit des victimes.

14. Complexité des textes chinois – En droit chinois, bien qu'il n' y ait pas des normes spécifiques comme le mécanisme international qui stipule des règles précises et complètes pour garantir les victimes de pollution et l'environnement, il existe nombreuses textes généraux qui prévoient la réparation financière des dommages de pollution. Il en résulte qu'outre s'étant référé aux conventions internationales relatives à la réparation des dommages par pollution pétrolière qui s'appliqueront aux transports maritimes internationaux des hydrocarbures devant le juge chinois saisi, il y a aussi le droit interne pour régir les transports nationaux, tels que les Principes généraux du droit civil de la République populaire de Chine (désignés ci-après « Principes généraux du droit civil ») adoptés et promulgués le 12 avril 1986 à la quatrième session de la VI e Assemblée populaire nationale sont entrée en vigueur en le premier janvier 1987. Elle vise à créer un cadre cohérent

19 V. Axelle Prior LAUSANNE, « La pollution accidentelle par les hydrocarbures », Travail de licence, le 26 mars 2001, in *http://www.icdp.ch/Ancien_icdp/Environnement/Copie%20de%20hydrocarbures.pdf* pp.4-5 du 11/05/011

pour l'interprétation de la loi civile en Chine, les Principaux généraux portent sur de nombreuses questions essentielles du droit , par exemple responsabilité civile contractuelle et délictuelle, application des lois dans les affaires civiles avec l'étranger.... Il s'agit donc d'un Code civil, mais incomplet encore. Pourtant ces Principes généraux constituent une des lois les plus importantes de la République Populaire de Chine .

En plus, le Code Maritime Chinois de la République Populaire de Chine(désigné ci-après « *CMC* ») est adopté par le 28ème session du 7ème Congrès du Peuple Chinois et il est entré en vigueur le 1er juillet 1993[20]. le *CMC* a quinze chapitres qui comportent 278 articles. Ce Code est un droit interne de la Chine, mais aussi un droit fondamentalement international en face de régler le commerce maritime international. Il suit alors fidèlement aux conventions internationales ou aux coutumes dans mer. Ainsi en vertu de l'article 268 du *CMC* 1993, sachant que si les conventions ou les traités internationaux auxquelles la République populaire de Chine a adhéré en tant que pays signataire ou pays participant comportement des dispositions différentes que le *CMC*, les dispositions desdites conventions internationales ou traités s'appliquent. S'il n'existe pas dans les conventions ou le traités, l'usage international s'applique. on peut dire que c'est l'internationalisme du *CMC*[21]. Du coup, en raison de la vitesse du développement national et international dans les domaines économiques, politique et législative, il se révèle l'insuffisance du *CMC,* parce qu'il ne couvre pas le domaine important par exemple, il ne précise la responsabilité civile du pétrolier en cause pour les dommages dus à la pollution accidentelle marine. De surcroît, susceptible d'être affectée demain par l'entrée en vigueur du nouveau Code Maritime Chinois, sa réforme est déjà mise en cours sous l'ordre du Ministère des Transports et Communications de la Chine depuis 25 décembre 2000.

Après le *CMC* 1993, la Chine améliore petit à petit les systèmes de législation et de gestion, à l'heure actuelle, La Chine attache une grande importance à l'édification d'un système juridique en matière d'environnement. Il existe déjà un

---

20 Voir Louis ZHANG, docteur en droit, « Droit Maritime Chinois » P. 73 *DMF* 1994: « *C'est l'un événement important qui mérite certainement d'attirer l'attention du monde maritime.* »

21 Qiang WANG mémoire « le projet de reforme du code maritime chinois », chinois », Faculté de droit et de sciences politique, d'Aix – Marseille, en 2006, p.9 et ss.

système juridique constitué principalement de la «loi sur la protection de l'environnement» 1982. ensuite, elle a défini et promulgué un grand nombre de lois spécifiques sur la protection de l'environnement et des ressources naturelles. Aussi la Chine met en place progressivement des organismes et élabore une législation appropriée, la prise de science et la connaissance de l'ensemble des lois sur la protection des mers par le public se renforcent de jour en jour, et la protection de l'environnement maritime progresse. Grâce à cette protection renforcée, la pollution maritime diminue, la qualité dans certaines zones maritimes s'améliore. Notamment, le 25 décembre 1999, le comité permanent du 9ème de l'Assemblée populaire national a adopté «la loi de la République Populaire de Chine sur la protection de l'environnement maritime» (désignée ci-après «la loi sur la protection de l'environnement maritime») et son entrée en vigueur est le 1er avril 2000. c'est une loi fondamentale de la Chine en ce domaine traitant de la pollution des mers provenant des travaux côtières, de l'exploration et de l'exploitation pétrolières en mer, de la navigation, des déchets rejetés dans la mer, et des matières polluantes d'origine terrestre.

Malgré tout, comme nous l'avons déjà longuement détaillé, les dommages dus à une pollution par les hydrocarbures se caractérisent par leur gravité sur le plan écologique, économique et humain. Il est donc indispensable de voir ces dommages indemnisés par celui ou ceux qui les ont causés.

Le thème de notre étude est un sujet concret, déjà trop ancien mais toujours d'actualité dans lequel les termes tels que, transport maritime ou encore les hydrocarbures et la pollution maritime prennent toute leur ampleur. L'intérêt du sujet est indéniable.

IV. l'intérêt du sujet

15. L'intérêt du sujet. – En choisissant ce thème, ce qui se caractérise sur le souci des risques de pollution que crée le transport maritime international ou

national des hydrocarbures pour en mesurer la gravité et en connaître les origines en particulier pour la Chine. Parce qu'après une évolution phénoménale du commerce international du pétrole et corrélativement celle de son transport en Chine, un constat doit être établi: ce commerce présente des risques très importants(supra n°2 et 5) . Les pétroliers deviennent des instruments de transport en très grande quantité particulièrement dangereux[22]. Donc nous voulons souligner la nécessité d'améliorer d'avantage le système interne d'indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait des pollutions résultants des fuites ou de rejets accidentel d'hydrocarbures provenant des navires. Cette indemnisation se présente comme le corollaire de la responsabilité civile ds auteurs des dommages de pollution par hydrocarbures, ainsi pour le but rehausser l'efficacité des instruments juridiques actuellement en vigueur en matière de protection des milieux marins et côtiers chinois.

Ensuite, notre étude ne manque pas d'inspirer le système d'indemnisation international en droit maritime international et en droit comparé aux fins d'élaborer des plans juridiques nationaux d'intervention en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures contre la pollution en eaux chinoises, comme mise en œuvre un institution plus efficace et convenable de réparation des dommages pour dissuader aux auteurs chinois des dommages de pollution.

Comme nous l'avons remarqué, bien qu'en Chine, le nombre élevé des textes juridiques susvisés, force est constater que les rejets accidentels d'hydrocarbures en mer chinoise persistent. Le régime chinois d'indemnisation est contrarié par les entraves persistants à son efficacité. En effet, l'imprécision des textes en la matière favorise involontairement les actes de pollutions. Et même, lorsque d'autres sont jugées satisfaisants , leur application réelle ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés. Par ailleurs, la conciliation entre les exigences de la protection du milieu marin chinois et les impératifs économiques constituent à certains égards, une source d'affaiblissement non négligeable de leur portée.

Or, il serait impérieux que les entreprises chinoises du transport maritime

22 En ce sens, Jean-claud Dakouri « Le droit maritime internationale et le transport des hydrocarbures», Op. Cit. p.22.

soutiennent l'action protectrice de l'environnement. Parce que l'environnement est la première victime des catastrophes écologiques dues aux pollutions par hydrocarbures[23]. La douleur suscitée par les tristes événements a dû interpeller la conscience de l'homme. Il est conscient qu'il doit et qu'il peut évoluer avec et non contre la nature. Les réglementations environnementales deviennent alors l'instrument de cette conscience. Le droit sert à l'homme, mais aussi aux États et à l'ensemble de la communauté. Donc le dommage à l'environnement est incontestable attestée notamment par l'importance des préjudices indirectes, la difficulté de trouver les responsables, l'identification de la victime ou si le dommage est matériel ou non évaluable.

Il convient de citer aussi l'objet du sujet.

V. L'objet du sujet

16. l'objet du mémoire. – l'objet de ce mémoire est d'étudier le régime de la réparation des dommages dus à la pollution accidentelle maritime du fait du transport d'hydrocarbures en droit chinois.

La responsabilisation des acteurs constitue un sujet d'étude important de l'analyse de l'efficacité des mesures aux fin des protection des victimes de pollution (l'homme ou l'environnement). En mettant en place des mécanismes complets en Chine visant à réparer financièrement les dommages, les régimes de responsabilité civile constituent un moyen d'inciter les agents économiques à prévenir d'eux-mêmes l'apparition ou à limiter des pollution, dans l'objectif de diminuer le versement d'indemnisation[24].

Notre étude s'intéresse à la fonction dissuasive des règles internationales de responsabilité dans le domaine des accidents pétroliers, notamment le système international d'indemnisation sous les conventions *CLC/ FIPOL*, qui s'applique

---

23 V. Jean-claud Dakouri « Le droit maritime internationale et le transport des hydrocarbures», *préci.* p.23.

24 V. en ce sens, Julien Hay, Thèse de doctorat «Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires» , *l'université de Bretagne occidentale, École doctrinale des sciences de la mer, Centre de Droit et d'Économie de la Mer,* en 2006, Op. Cit. p.23.

aux déversements accidentelles d'hydrocarbures persistant, cela cause des dommages de pollution qui est défini dans les Conventions *CLC* comme un maque à gagner, perte causée par la pollution, le coût des mesures fondées.

Par là, nous analysons mieux la situation actuelle du système chinois propre d'indemnisation des dommages de pollution par le transport maritime international ou national d'hydrocarbures en vrac en eaux chinoises, et aussi les perspectives de la structure l'avenir après s'inspirer du système international et américain, aux fins de dissuader aux auteur des dommages de pollution, ainsi pour le but la protection de milieux marin de la Chine.

La situation juridique maritime chinois, nous inspire quelques interrogations au regard des événements de pollutions accidentelles par hydrocarbures.

VI. **Problématiques du sujet**

17. Les problèmes à résoudre – En dépit de l'existence d'un certain nombre de textes juridiques chinois susceptible d'être consacrés au problème de la réparation des dommages de pollution accidentelle des mers chinoises par les pétroliers, la situation reste toujours préoccupante.

Face à une telle situation, c'est à juste titre que l'on est amené à se poser un certain nombre de questions:

Si certain, la Convention *CLC* comme la loi chinoise pourra régir les transports maritimes dits internationaux des hydrocarbures devant le juge chinois saisi, le système juridique maritime chinois de responsabilité civile relatif au transport nationaux existe-il en droit chinois interne pour la protection des victimes de pollution et de l'environnement ? Si, non, quelles règles du droit chinois en vigueur peuvent être susceptibles d'appliquer à la responsabilité civile de réparation en la matière ? Ne comportent – elles pas des lacunes favorables aux propriétaires des pétroliers au détriment des victimes de pollution après la comparaison avec des système d'indemnisations du droit maritime international et du droit comparé ?

À l'analyse, cette nécessité de réparation va buter sur la particularité du monde maritime, dans lequel les relations juridiques des parties sont particulièrement complexes au plan tant international que national, le droit chinois interne peut-il s'y arriver pour déterminer le titulaire de réparation ? Ensuite, les règles de droit maritime chinois présentent-elles la clarification du caractère de responsabilité du propriétaire du navire pollueur ? et enfin il se pose un problème crucial, celui des dommages dit à médium et longs termes issus d'une pollution par les hydrocarbures, comme des dommages dits écologiques. La réparation de tels dommages selon les règles traditionnelles de la responsabilité civile est impossible à envisager, parce qu'ils ne sont pas possible évaluable financièrement.

Comment pourrait-on concilier ces règles avec le particularisme très marqué du droit maritime?

Si le droit civil impose un dommage réparable comme réel et certain, Comment pourrait-on raisonnablement imposer cela en matière de réparation des dommages issus d'une pollution pétrolière?

En raison des conséquences juridiques qui peuvent lui être attachées. Les auteurs doivent donc envisager à l'avance le ou les systèmes juridiques susceptibles d'être consultés afin de ne pas avoir de surprise désagréable.

Le contenu de l'étude sera présenté selon le plan qui suit.

VII. L'annonce du plan

18. le contenu du plan. – En correspondant toujours à l'idée qu'il fallait offrir aux victimes une indemnisation juste, à la suite d'accident pétrolier, l'ensemble de notre étude vise à rehausser l'efficace des instruments juridiques chinois d'indemnisation actuellement en vigueur.

Dans nos développements, notre mémoire se fera en deux parties:

Dans une première partie, nous mettrons en relief l'existence avérée du système international relative à la réparation des dommages de pollution accidentelle du fait

du transport maritime des hydrocarbures. Il illustre tout d'abord au moyen d'un modèle simple la règle dissuasive de responsabilité en droit maritime international. Il discute dans un deuxième temps les limites des règles chinoises de responsabilité par rapport aux autres règles internationales Conventions *CLC/FIPOL*. Il approfondit ensuite la discussion de la détermination des titulaires de demande d'indemnisation quant aux lacunes du système propre d'indemnisation en matière des dommages de pollution accidentelle marine du fait du transport maritime des hydrocarbures en droit chinois.

Le second chapitre présent les différentes règles au niveaux internationales et nationales relative au régime d'indemnisation des dommages de pollution. Il s'intéresse dans le premier temps à la détermination des dommages réparables successivement sous la Convention *CLC/FIPOL*, et sous le régime américain de responsabilité *OPA* et enfin sous le droit chinois. Il décrit enfin la façon dont le régime international et national indemnise les différents types de dommages de pollution accidentelle en mer du fait du transports des hydrocarbures.

PARTIE I. -- LA NÉCESSITÉ DE L'ADOPTION DU SYSTÈME D'INDEMNISATION D'UN DOMMAGE PROVENANT DE LA POLLUTION ACCIDENTELLE EN MER PAR LE TRANSPORT DES HYDROCARBURES

19.Plan. – Les pollutions accidentelles sont des événements fortuits qui peuvent bouleverser l'équilibre écologique d'un environnement et les activités écologiques qui s'y rattachent. Il convient de mise en œuvre la profusion des mesures juridiques de portée universelle, ensuite nationale qui s'attellent à réparer les victimes de pollution accidentelle par hydrocarbures et pour le but minimiser les atteintes portées à l'environnement marin.

Il convient d'étudier successivement le cadre juridique de la réparation du victime de la pollution accidentelle marine par hydrocarbures (Chapitre 1); et la nécessité de déterminer le titulaire d'une demande d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures (Chapitre 2).

CHAPITRE 1. – LE CADRE JURIDIQUE DE LA RÉPARATION DES VICTIMES DE LA POLLUTION ACCIDENTELLE MARINE PAR HYDROCARBURES

20. Plan. – La particularité de notre étude est qu'il porte sur un système d'indemnisation des dommages par la pollution venant des navires. Celle -ci est consécutive aux déversements accidentels de substances polluantes appelées hydrocarbures, dans le milieu marin. Les dangers et les effets que présentent ceux-ci, pourront conduire aux États et aux certaines organisations internationales telle que l'*OMI* d'élaborer des instruments juridiques comme moyen de réparer les dommages subis par les victimes de pollution.

Ces textes juridiques résultent tant du droit international (section 1.) que du droit national, mais si le droit international pourra s'appliquer aux litiges relatives à l'internationalité des transports maritimes devant le juge chinois saisi, les textes internes chinois présentent les insuffisances sur la particularité des transports maritimes des hydrocarbures (section 2).

Section 1. L'existence avérée des normes internationales régissant la réparation en droit maritime international

21. Histoire – Avant le système actuel, il existait un vide juridique au niveau

international en matière de la réparation de ces dommages. Il y avait tout de même deux conventions internationales sur la limitation de responsabilité: la première de 1924 sur la limitation de responsabilité du propriétaire du navire pouvait être applicable en cas de pollution. Ce texte est entré en vigueur en 1931 mais n'a pas connu un grand succès car les grandes puissances maritimes de l'époque (notamment Grande Bretagne) ne l'ont pas accepté. La deuxième convention a été signé à Bruxelles en 1957 et porte aussi sur la limitation de responsabilité mais n'avait presque pas de valeur pratique, puisque la responsabilité elle même à l'époque régie au niveau national. Elle vise les dommages par pollution dans sa partie sur les dommages matériels, la responsabilité du propriétaire du navire ainsi limité à 1 000 francs or par tonneau de jauge du navire. Cette convention a instauré des montants insuffisants pour une réparation efficace du dommages par pollution accidentelle[25]. En 1967, l'affaire du *Torrey Canyon* a soulevé des problèmes juridiques d'une remarquable complexité, en particulier d'inextricables problèmes de responsabilité, faute de pouvoir trouver avec certitude un responsable et des moyens efficaces pour l'actionner[26].

§1. les conventions internationales CLC 1969-1992 et FIPOL 1971-1992

22. La marée noire du *Torrey Canyon*[27] – Il a suscité la mise en place de réglementations maritimes internationales sur les pollutions. L'échouement du *Torrey canyon* pétrolier au large des Sevenstones en 1967 est l'une des fortunes de mer les plus célèbres du XXe siècle, à l'origine d'une catastrophe écologique majeure et sans précédent dans l'histoire du transport maritime. Cette catastrophe est à la base d'une prise de conscience, par les populations européennes, du fait qu'une telle catastrophe puisse toucher leurs côtes. En dépit de la pollution énorme sur les côtes, cette affaire sur le plan juridique est trop complexe: le navire appartenait à une filiale de la société américaine *Union Oil company of Califrnia*:

25 En ce sens : P.Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2e éd., 2010, p.325, n°461.

26 V. J.C.Soyen, « le *Torrey Canyon* et le droit de la mer », le Monde, 28 et 29 avril 1967.

27 V. Jean-Pierre Quéneudec «L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », *Annuaire français de droit international* en 1968, Volume 14, n°14, p. 701. : « *Le 18 mars 1967, le Torrey Canyon, pétrolier libérien de 121 143 tonnes de port en lourd, transportant 119 328 tonnes de pétrole brut en provenance du Golfe Persique et se dirigeant vers Milford-haven (Pays de Galles), s'éventrait sur un récif des Seven Stones, à sept milles à l'Est des îles Scilly, au large de la Cornouaille anglaise. Le pétrole échappé des citernes éventrées se répandit sur la mer et forma rapidement, sous l'action des courants et du vent, une nappe assez épaisse s'étendant sur une surface considérable.* »

l*a Barracuda Tanker Corporation*, ayant son siège social dans la colonie britannique des *Bermudes*; mais il était affrété à temps par l'*Union Oil*, qui l'avait à son tour sous-affrété pour un voyage à la *British Petroleum Campany* de Londres. Immatriculé à Monrovia et battant pavillon libérien, ce navire était conduit par un capitaine et un équipage de nationalité italienne. Si l'on ajoute que l'échouement eut lieu en haute mer et que les dommages en résultant se produisirent en partie sur les côtes anglaises et en partie sur les côtes françaises, on se rend aisément compte de la singularité de cette affaire.

Devant un tel dédale juridique, l'on se trouvait en présence d'un vide juridique. Les États intéressés [28]étaient totalement désarmés: Il n'existait, en effet aucun texte conventionnel énonçant les règles juridiques internationales applicables à des catastrophes d'une telle ampleur-abordage ou échouement mettant en cause de grand navires-citernes. Les gouvernements se sont alors réunis au sein de l'*OMCI*[29] pour concevoir une convention destinée à établir un système international de réparation en cas de pollution résultant du déversement des hydrocarbures.

23. L'élaboration des conventions appropriées. L'*OMI*. – Ainsi *l'OMCI* est à l 'origine de la « Convention internationale adoptée le 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » dite *CLC* (*Civil Liability Convention*) ou Convention de 1969 et de la « Convention internationale du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » dite *FIPOL* .

La réparation des dommages de pollution par hydrocarbures consécutifs à un accident de mer subi par un pétrolier met deux institutions pour assurer l'indemnisation des victimes. D'une part, une responsabilité spécifique pèse sur le propriétaire du navire ou son assureur maritime, ce que l'on appelle la

---

28 En faisant procéder à la saisie du *Lake-Palourde,* appartenant également à *la Barracuda Tanker Corp.*, la Grande-Bretagne à Singapour (J. marine, 27 juillet 1967, p.1680) et la France à Rotterdam (ibid., 11 avril 1968, p.819) ont obtenu chacune une caution de trois millions de livres sterling, en garantie de toute indemnisation dont ces deux États pourraient se prévaloir. V. Jean-Pierre Quéneudec «L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », *préci*. p. 702.

29 En 1982, l' *OMCI* (l' Organisation Maritime consultative internationale) est devenue *OMI* (Organisation Maritime Internationale)

responsabilité de plein droit. La Convention de 1969 l'ensemble, régit le cadre d'un transport dont l'ensemble de la cargaison d'hydrocarbures est déversée dans les eaux de mers (l'art 3), et ce régime exige que tout pétrolier doit être couvert par une assurance, ou autre garantie financière (cautionnement, par exemple) et en plus que les victimes de pollution pourront agir directement contre l'assureur du propriétaire. D'autre part, la prise en charge du dommage par une deuxième institution le *FIPOL* qui joue un rôle de suppléant mais aussi de complément par rapport au propriétaire du navire. C'est -à-dire que normalement le *FIPOL* ne prend en charge les dommages de pollution qu'au-delà du montant de la responsabilité du propriétaire du pétrolier. Le *FIPOL* est alimenté par des contributions versées par les entreprises pétrolières, ou plus précisément par toute entreprise qui a reçu des quantités totales d'hydrocarbures (pétrole brut ou *fuel-oil*) transportées par mer supérieures à 150 000 tonnes par an.

24. L'affaire de *l'Amoco Cadiz* – le 16 mars 1978, l'*Amoco Cardiz*, pétrolier s'échoue au large des côtes de la Bretagne, en France, la totalité de sa cargaison de pétrole brut se déverse dans l'océan, provoquant la plus grande marée noire jamais enregistrée. À la suite de cette catastrophe, ce qui a révélé les insuffisances et défauts du système d'indemnisation de 1969 et 1971, et a lancé le processus de leur révision par la signature de deux Protocoles. La Convention de 1969 a été modifiée par le Protocole du 27 novembre 1992, un texte de consolidation étant rédigé à cette date (désigné ci-après comme la Convention de 1969/1992), texte signé par la Chine et aujourd'hui en vigueur et le *FIPOL* a été modifiée par un Protocole signé, lui aussi, le 27 novembre 1992, dont le texte a été intégré à la Convention de 1971, ainsi devenue la Convention de 1971/1992, ce qui a pour objet d'augmenter le plafond d'indemnisation.

Cependant , ces hausses se révèlent insuffisantes au regard des accidents de pétroliers, en l'occurrence celui du *Nakhodka* en 1997 au large du Japon et de *l'Erika* en 1999 à la pointe du Finistère, en France. Le Comité juridique de *l'OMI*, en sa 82ème session tenue du 16 au 20 octobre 2000, procédera à des amendements à l'issue de la convention de 1992. ces amendements, entrés en vigueur le 1er novembre 2003, augmentent le plafond d'indemnisation de 50,37%. Le Protocole 1992 à la Convention *FIPOL* 1971 a aussi décidé d'une majoration de 50,37% le

plafond d'indemnisation[30].

25. Fonds complémentaire – Malgré cette dernière augmentation, l'insuffisance de la Contribution du *FIPOL* a fait l'objet de vives critiques. Pour éviter la chose, qui a marqué un affaiblissement sensible du système de *l'OMI*, en mai 2003 , un troisième niveau d'indemnisation a été mis en place sous forme d'un Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds complémentaire) créé en vertu d'un Protocole à la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'adhésion à ce Fonds complémentaire est facultative, et ouverte à tout État Membre du Fonds de 1992. le le Fonds complémentaire est financé de la même façon que le Fonds de 1992. le but assigné à ce Fonds est de porter la garantie assurée aux victimes de pollution à un montant de 750 millions de droits de tirage spéciaux. Le nouveau système est entré en vigueur le 3 mars 2005[31].

Ce qui se caractérise un système opportun, l'évolution des normes internationales nous présente le but du législateur international pour assurer l'indemnisation des victimes.

26. Plan. – En parallèle à ces conventions internationales, il existe des accords privés signés avant l'entrée en vigueur de ces conventions selon lesquelles les compagnies pétrolières constituent des fonds pour proposer aux victimes une réparation du préjudice.

§2. les accords privés

27. *TOVALOP*. – A la suite du sinistre du *Torrey Canyon*, dans le premier temps, les armateurs pétroliers ont très vite mis en place, dès janvier 1969, un système volontaire d'indemnisation des dommages de pollution, l'accord TOVALOP (*Tankers Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution*). cet accord fonctionnait sur la base des cotisations versées au *P&I Club*. En cas de

30 V. Jean-claud Dakouri Thèse de doctorat « Le droit maritime internationale et le transport des hydrocarbures», *l'Université Pers Maastricht*, en 2011, pp.122 et ss.
31 V. Jean-claud Dakouri ,sa thèse, p. 125.

pollution par hydrocarbures, les armateurs signataires de l'accord s'engageaient à indemniser les gouvernements des dépenses par eux encourues, ce dans une limite de 100 dollars par tonneau de jauge du navire responsable, et avec un plafond de 10 millions de dollars. En 1987, l*e TOVALOP* supplément a été créé portant le plafond par accident à 59,7 millions de DTS par navire supérieur à 5000 tonneaux[32].

28. *CRISTAL.* – Le deuxième accord de ce type, signé le 3 janvier 1971, est intitulé contrat concernant le règlement intermédiaire de responsabilité des pétroliers pour la pollution par hydrocarbures (*CRISRTAL*). il s'agit d'un complément de *TOVALOP* quand le coût de nettoyage de la pollution dépasse les limites instaurées par le fonds *TOVALOP*. Ce fonds *CRISTAL* est lui aussi limité dans son montant: le plafond de limitation est porté à 120 millions de DTS. Il est constitué par un prélèvement proportionnel au volume de pétrole transporté par mer, et présente lui aussi l'intérêt de pouvoir indemniser un Etat victime de pollution non partie à la convention de 1971 portant création du *FIPOL.*
Mais ces deux accords privés ont été dissout le 20 février 1997.

29. Les accords additionnels au Fond: *TOPIA* et *STOPIA*. – Il faut souligner que le fonds complémentaire augmente l'exposition des récipiendaires de pétrole, d'où, en réaction, la création des accords volontaires *TOPIA* (*Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement*) et *STOPIA*, (*Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement)* entrés en vigueur le 20 février 2006, qui viennent augmenter l'exposition des armateurs.

TOPIA augmente largement la limite des indemnisations que les armateurs s'engagent à verser dans les États ayant ratifiés le Fonds complémentaire. Une indemnisation sera alors versée au Fonds complémentaire. Celle -ci représentera 50% des sommes versées pour l'indemnisation, lorsque les pétroliers sont assurés par des *P&I* faisant partie du groupe international.

Ainsi, les armateurs de pétroliers participent à ce Fonds complémentaire en prenant en charge une partie de l'indemnisation due par les compagnies pétrolières

32 V. P. Bonassies et C. Scapel, Traité de droit maritime, *préci.* p.325. N°461.

importatrice. Cela permet d'obtenir un partage plus équitable des coûts entre armateurs et récipiendaires. (donc entre propriétaire des pétroliers et propriétaires des cargaisons).

L'*international Group of P&I clubs* a voulu compenser le fait que la responsabilité des groupes pétroliers était engagée, alors que le risque engendré par le transport d'hydrocarbures est crée non seulement par les groupes pétroliers mais également par les propriétaires de navires.

STOPIA est le même accord, mais pour les petits pétroliers (moins de 29 548 tonnes) et pour une participation à hauteur de 20 million de DTS du montant total versé par le Fonds complémentaire[33].

Outre les textes internationaux régissent garantissent les victimes de pollution du fait transports maritimes des hydrocarbures, il convient de voir le suivant paragraphe qui montre les textes susceptibles d'être utilisés à l'échelle nationale en la matière.

Section 2. les textes à l'échelle nationale dans le cadre de la réparation des dommages de pollution

30. Plan. – Face aux risques de pollution maritime que représentent les pétroliers sous-normes, tout d'abord, les États-Unis ont élaborés une législation par laquelle ils organisent le système propre d'indemnisation (§1). D'autre côté, il n'y a pas un texte spécial en la matière en Chine, cela soulève de grand problème sur l'efficacité d'indemnisation des victimes de pollution (§2).

§1. Aux Etats-Unis l'adoption de la « Oil Pollution Act »

31. *OPA* 1990 – Le mécanisme mis en place par les deux conventions de

33 V. P. Bonassies et C. Scapel, Traité de droit maritime, *préci.* p.336. N°474.

1969/1992 représente une avancée considérable du droit maritime international, et plus généralement du droit de la réparation. En effet, l'obligation de réparer le dommage de pollution va peser à la fois sur les transporteurs maritimes et sur les opérateurs commerciaux acheteurs d'hydrocarbures. Mais ces deux conventions n'ont pas montré leur efficacité. Ainsi, l'examen des pratiques de l'indemnisation *FIPOL* montre que les dommages pris en charge ne correspondent pas aux coûts sociaux des marées noires. Certains dommages marchands ne sont pas compensés en raison de critères restrictifs de recevabilité des demandes. Il se révèle bien évidemment la faiblesse des montants de réparation par rapport à l'*Oil Pollution Act* (*OPA*)[34].

Aux États-Unis, la catastrophe de l' *Exxon Valdez*, survenue le 24 mars 1989, a conduit à l'adoption de l'*Oil Pollution Act*, un système assez proche dans sa structure du système des Conventions de 1969, 1971 et 1992. Mais il est plus favorable aux victimes de pollution, il faut distinguer du régime international, parce qu'à la différence de la Convention de 1969/1992 qui ne reconnaît que la responsabilité du propriétaire, l'*OPA* institue trois responsables solidaires: le propriétaire du navire, l'affréteur ainsi que l'opérateur du navire. De même en matière d'indemnisation, à la différence du *FIPOL* qui ne collecte les contributions qu'une fois l'accident survenu, le *Trust Fund* est alimenté en permanence par une réserve d'un milliard de dollars. Surtout, à la différence des plafonds *FIPOL*, le régime américain ne prévoit pas de limite supérieure au total des indemnisations versées après un accident et ce seul constat à une valeur dissuasive. Depuis *l'OPA, « les Etats-Unis n'ont plus connu de marées noires aussi catastrophiques que l' Exxon Valdez »* prévu par M. Jean-claud Dakouri, dans sa thèse. [35] .

§2. les lacunes de la loi spéciale chinoise en matière de cette réparation des victimes

32. Contexte. Plan. – Bien que la Chine ait successivement signé la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par

34 Voir , sur ce système, C. Wu, la pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures , 1994.
35 *V.* Jean-claud Dakouri ,sa thèse, *op. Cit*. p. 120.

les hydrocarbures 1969 et 1992, mais elle n'a pas ratifié la Convention sur la création du fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbure (*FIPOL*). En plus, à la différence de la France, pour régir la réparation des dommages du fait du transport national, qui par une loi du 26 mai 1977, a introduit en droit français interne des dispositions reprises de la Convention de 1969, texte auquel celles-ci font expressément référence[36], de même, ce n'est pas non plus le même avec les États – Unis qui ont adopté leur propre loi spéciale pour régir la réparation des dommages par la pollution (*OPA*), la Chine n'a ni introduit ni adopté sa propre loi spéciale en cette matière, si les tribunaux chinois pourront faire la référence au régime international d'indemnisation pour régler la réparation des dommages relatifs aux transports internationaux maritimes, mais comment régit-elle le litige concernant les transports nationaux maritimes ?

En réalité, en Chine, il existe des textes généraux susceptibles d'être appliqués pour obtenir réparation des dommages subis par les victimes, quant à la pollution accidentelle marine provenant des navires pétroliers nationaux (A); il faut savoir que déterminer le régime précis applicable à la réparation des dommages dus à un transport donné n'est pas chose aisée, en raison notamment de la diversité concrète de la complexité des textes, la situation étant compliquée par le fait que du point de vue des tribunaux chinois, les juges n'ont pas la même appréhension du champ de d'application de ces textes tant internationaux que nationaux (B).

A. L'insuffisance du droit dispositif chinois relatif à la réparation des victimes

33. L'insuffisance des textes chinois en vigueur. – En droit chinois, il n'existe pas les institutions spéciales susvisées pour la réparation des dommages de pollution par hydrocarbures consécutifs à un accident en eaux chinoises subi par un pétrolier chinois. Les réglementations en la matière sont apparues dans les lois différentes ou dans le droit administratif, en plus, ce sont les principes générales

36 V. P. Bonassies et C. Scapel, Traité de droit maritime, *préci.* p.325. N°461.

qui sont très difficile de mis en application directement dans un cas de figure.

34. Les articles 117 et 124 des Principes généraux du droit civil. – Comme nous avons déjà vu, les Principes généraux du droit civil disposent dans son article 117, alinéa 2, que « *Ceux qui détériorent les biens de l'Etat, des collectives ou de tout autre personne devront les restaurer dans leur condition originelle ou verser de montants compenser leur valeur vénal. Lorsque la victime subit par conséquent d'autres pertes importantes, le fautif en assurera également la réparation.* », et aussi dans son article 124 , que « *Ceux qui, en violation des dispositions de l'Etat pour la protection de l'environnement et la prévention de la pollution, polluent l'environnement et causent des dommages à autrui en supporteront la responsabilité civile en conformité avec la loi.* ». les dispositions de ces deux articles ici envisagées sont très générales, alors que les difficultés se multiplient devant les tribunaux chinois saisi quand ils vont trancher la question relative à la réparation des victimes de la pollution du fait du transport maritime nationale, par exemple l'interprétation des dispositions étant susceptible de régir la pollution en cause, de manière différente par les juges différents, en conséquence, cela pourra entraîner les solutions différentes, il est important de noter ici que la sécurité juridique pourra être mise en cause[37].

35. L'absence des règles spéciales aux transports maritimes des hydrocarbures dans le Code maritime chinois. – De surcroît, Il en est de même pour le Code maritime chinois, bien qu'il est un droit spécial chinois pour traiter les questions du transport maritime, mais il ne touche pas tous les litiges en cause, notamment il manque des règles particulières précises et claires concernant la responsabilité du pétrolier donné qui cause la pollution accidentelle marine par les transports d'hydrocarbures[38]. Cependant seulement dans le chapitre XI la limitation de la responsabilité des créances maritimes, il parle seulement de la processus de constitution du fonds la limitation. Rien plus d'autre contenu intéressant en matière de la réparation de tels dommages subis par les victimes.

---

37 V. en ce sens, Meili WANG, Thèse de doctorat «le régime juridique d'indemnisations des dommages dus à la pollution pétrolière par le navire», *l'université du droit et science politique du sud-west de la Chine,* en 2001,p.2.

38 V. Qiang WANG, mémoire « le projet de reforme du code maritime chinois », *Faculté de droit et de sciences politique, d'Aix – Marseille,* en 2006, p.11.

36. L'article 66 de la Loi de la République populaire de Chine sur la protection de l'environnement maritime – En plus, l'on pourra faire la référence à la «Loi sur la protection de l'environnement maritime », aux termes de l'article 66 selon lesquelles « l'*Etat doit faire parfait et mettre en pratique un système de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution pétrolière provenant du navire, et établir l'assurance obligatoire de pollution par hydrocarbures, et le système de fonds d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures en conformité avec le principe selon lequel les propriétaires du navire et les entrepreneurs des cargaisons engagement conjointement en matière d'indemnité de pollution par les hydrocarbures par navire. Des mesures spécifiques pour la mise en œuvre de l'assurance de pollution pétrolière par navire et le système de fonds d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures provenant du navire doivent être respectivement formulées par le Conseil des Affaires d'Etat* ».

Peut être aussi en fonction de l'article 90 de la même Loi, il s'agit que « *Ceux qui provoque des dommages par la pollution dans le milieu marin est tenu d'éliminer les dommages et compenser les pertes. En cas des dommages par pollution du milieu marin résultant entièrement de la faute intentionnelle ou de faute d'un tiers, un tiers est tenu d'éliminer le dommage et est responsable de l'indemnisation. Si l'État subit de lourdes pertes des dommages aux écosystèmes marins, les ressources aquatiques marines et des réserves naturelles marines, les départements investis du pouvoir par cette loi pour procéder à la surveillance du milieu marin et de l'administration, doit, au nom de l'État, présenter une demande d'indemnisation à ceux qui sont tenu de réparer les dommages-intérêts*. »

37.l'article 40 du Règlement sur la prévention de la pollution par les navires. – Pour bien appliquer la Loi sur la protection de l'environnement 1982, le gouvernement chinois a encore arrêté en 1983 le Règlement de la République populaire de Chine sur la gestion et la prévention de la pollution des milieux marins par les navires. (désigné ci-après « le Règlement sur la prévention de la pollution par les navires »), dont l'article 40 prévoit que dans le cas où des collectivités ou les autres personnes qui ont subis des dommages en raison de la pollution de

l'environnement marin par les navires, exigent une responsabilité civile d'indemnisation, la question doit être traité en conformité avec les procédures de traitement prévues à l'article 42 de la Loi sur la protection de l'environnement maritime. Les différends sur la responsabilité et le montant de l'indemnisation peuvent être traitées par le surintendance du port par voie de conciliation. Si une partie n'est pas d'accord, un costume peut être porté devant le tribunal du peuple, une action peut être également être amené directement devant le tribunal du peuple. Les affaires impliquant des navires étrangers peuvent également être résolues conformément aux procédures d'arbitrage.

En définitive, il faut bien voir qu'après l'analyse de règles des lois différentes concernant la réparation des dommages de la pollution par des hydrocarbures provenant des navires, il en résulte aisément que seulement la loi sur la protection de l'environnement maritime dispose d'un principe fondamentale qui s'impose sur la réparation des dommages dus à la pollution. Mais ce texte s'est immédiatement révélé insuffisant relative pour indemniser de tels dommages par la pollution[39].

38. Conclusion – Entrave persistant l'indemnisation inefficace – En Chine, nous pouvons déjà craindre un système d'indemnisation insuffisant. En effet, rappelons que d'une part, en matière de l'auteur de la réparation, tant la Convention de la responsabilité civile de 1992 que le Code maritime chinois régissent seulement la responsabilité civile de ces dommages. Par ailleurs, en dehors des navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures pour le trafic international qui sont tenus de souscrire une assurance pour les dommages de pollution par hydrocarbures, les propriétaires chinois du navire prennent mal conscience de l'importance de la couverture de l'assurance maritime, ainsi le plupart des navires ne sont pas couvert par une assurance. En plus, si la responsabilité civile des propriétaires du navire est limitative pour le dommage par la pollution, une fois en cas d'accident majeur, le risque de responsabilité eu l'égard au propriétaire du navire polluant sera encore lourde. Il est regrettable que la Chine n'a ni ratifié la Convention *FIPOL* ni établi un fonds propre interne d'indemnisation

39 V. Xiangyong CHEN, Shouwhi AN, « quelques problèmes et la pratique juridique en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures venant du navire », *Revue manuelle du jugement chinois maritime 2003, l'éditeur du transport populaire*. 2004. p.6.

des dommages par la pollution, encore n'existe-il pas un système propre à assurer la contribution des entreprises pétrolières à la réparation des dommages de pollution, ce qui fait partager la charge de l'indemnisation entre l'industrie pétrolière et les propriétaires de navires. De ce fait, c'est le propriétaire du navire polluant seul qui engagera la responsabilité des dommages par pollution. Cela entraîne une conséquence que dans la plupart des cas, le propriétaire est dans l'incapacité de payer en cas de sinistre.

D'autre part, s'agissant de la domaine de la réparation, même si la Convention de 1992 donne une définition des dommages par pollution, elle ne délimite pas si clairement les frontières des dommages tombés dans son champs d'application[40], en pratique, le *FIPOL* possède de grandes expériences sur la réparation, les organes de gestions du *FIPOL* ont estimé que la définition du dommages de pollution donnés par l'article 1.6 de la Convention de 1992 [41]n'était pas suffisamment précise. Alors les gouvernements des États membres définissent des critères pour évaluer les demandes d'indemnisation, ces critères ont alors été insérés dans un Manuel sur les demandes d'indemnisation publié en juin 1998, qui est un guide pratique destiné à aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation[42]. Il n'en demeure pas moins que la Chine n'est pas un des États membres du *FIPOL* 1992, elle ne peux pas en conséquence appliquer directement ces critères des demandes d'indemnisation. Actuellement, aucune règle de droit chinois ne précise le domaine de la réparation, à l'exception d'indemnités versés au titre de nettoyage, l'indemnité des pertes économiques et de l'altération de l'environnement se situe très faible et inefficace.

B. Le conflit jurisprudentiel relatif à la détermination de la loi applicable

---

40 V. en ce sens, Xiangyong CHEN, Shouwhi AN, « quelques problèmes et la pratique juridique en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures venant du navire », *Revue manuelle du jugement chinois maritime 2003, l'éditeur du transport populaire*. 2004.p.7.

41 V. l'article 1er de la Convention 1992 dispose que «"*Dommage par pollution" signifie:*
a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où 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 dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;
b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures. »

42 V. Manuel des demandes d'indemnisations. In http://www.iopcfunds.org/uploads/tx_iopcpublications/2008_claims_manual_f.pdf

40. Principes. Difficultés de l'analyse – Déterminer le régime précis applicable aux dommages par pollution n'est pas une chose aisée, en raison notamment de la diversité des situations concrètes comme de la diversité et de la complexité des textes. Diversité des situations: du point de vue des tribunaux chinois, un dommage par la pollution peut présenter un caractère strictement national, étant causé par un transport maritime interne des hydrocarbures. Il peut aussi avoir un caractère international, ce que crée le transport maritime international des hydrocarbures. Diversité des textes, dans l'ordre juridique chinois, étant susceptibles de régir le dommage de la pollution environnementale en cause : les lois chinoises comme les Principes généraux de droit civil, la Loi sur la protection de l'environnement, la Loi sur la protection de l'environnement maritime, et aussi la Convention à laquelle la Chine a adhéré ou qu'elle a ratifié, comme la Convention *CLC*.

Dans cette situation complexe, une seule certitude, les doctrines et les tribunaux chinois se sont mis en accord: la réparation des dommages par la pollution accidentelle par le transport maritime présentant avoir un élément d'extranéité est soumise au régime de la Convention à laquelle la Chine a adhéré ou qu'elle a ratifié (Convention *CLC*).

Pour les autres transports maritimes (nationaux) sans avoir élément d'extranéité qui créent un tel dommage de pollution, le problème de l'existence de plusieurs textes présente un caractère plus général, entraînant des conflits difficiles à résoudre devant les tribunaux chinois, entre eux, pour certains, prônant l'application de la Convention *CLC,* pour d'autres, il fallait appliquer le Code maritime chinois ou pour le reste, se référant aux Principes généraux du droit civil et aussi aux lois, règlements appropriés. En tout cas, dans la jurisprudence chinoise, il existe trois attitudes opposables suivants.

41. L'application de la Convention *CLC*. L'affaire *MINRANGONG 2*– Il se produit, tout d'abord, d'après certains Magistrats chinois, à la lecture de certaines dispositions de la Convention *CLC*, l'on peut penser que ce texte couvre la réparation des dommages de la pollution que créent non seulement les transports maritimes internationaux, mais aussi les transports nationaux d'hydrocarbures sans

avoir conscience de l'élément d'extranéité .

Par exemple, dans l'affaire *MINRANGONG 2 v. EAST SEA 209*[43], le 24 mars 1999, étant entrés en collision entre le navire *MINRANGONG 2* pétrolier appartenant à une filiale de la société chinoise *Marine Bunker supply Co, Ltd*: *China Marine Bunker supply Co, Ltd, Fujian* , (désignée ci-après « la société de *Fujian* ») et le navire *East Sea* 209 qui appartenait à la société chinoise de l' *East Sea Shipping* , *Ltd de Tai Zhou* (désignée ci-après « la société de *Tai Zhou* » à proximité de l'île de *Lingding*, près de bouches de *Zhujiang*. Près de 1032 tonnes de fioul lourd partent à la mer, polluant plus de 300 km² d'une surface des espaces maritimes et 55 km de littoral entre les villes de *Zhuhai* et de *ShenZhen.* Cet accident a porté l'atteinte gravement à la qualité des eaux maritimes chinoises et à l'environnement écologique. Alors que le Bureau de protection de l'environnement de la ville de *Zhuhai* et l'Administration océanique et de pêche du province de *Canton* ont intenté contre les deux sociétés susvisées une action en responsabilité devant le tribunal maritime de *Canton* en demandant d'indemniser les pertes économiques provenant de telle pollution accidentelle. Ensuite le 8 octobre 1999, la société de *Fujian* a demandé de bénéficier de la limitation de la responsabilité sur le fondement de la Convention *CLC*.

Le tribunal a d'abord conclu que «*cette responsabilité pour réparer les dommages par pollution accidentelle par hydrocarbure provenant des navires est une responsabilité limitée*». Le demandeur de la limitation de la responsabilité est le propriétaire du pétrolier , *MINRANGONG 2,* de même, le propriétaire du pétrolier invoque la limitation de sa responsabilité au titre des dommages par pollution nés du déversement d'hydrocarbures en mer après la collision des navires. Pour le tribunal maritime de *Canton,* en Chine, étant susceptible de régir les relations juridiques civiles liées aux dommages par pollution, à l'évidence, ce sont les conventions internationales et les textes nationaux appropriée qui pourront être applicables en la matière. Concrètement, sachant les conventions internationales principales, ce sont les Conventions *CLC* de 1969/1992. la Convention de 1969 prévoit, dans son article 1er alinéa 1 , que «*navire signifie tout bâtiment de mer ou*

43 V. l'affaire *MINRANGONG 2*, le jugement civil du tribunal maritime de Canton du 7 août 2001, n° affaire (2001) *Canton Haifa Chuzi* n°57 in http://wenku.baidu.com/view/bf937ce819e8b8f67c1cb91c

engin marin, que qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac....», il en résulte que «la Convention s'applique aux tous les navires pour le transport maritime des hydrocarbures en vrac,..». Encore, aux termes de son article 2, selon lequel «*la présente Convention s'applique exclusivement aux dommages de pollution survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant ...et aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages*.» , en plus, quand la Chine a déjà adhéré à cette Convention, elle n'a fait aucune réservation sur l'application des dispositions de la convention. En l'espèce, «*l'accident est survenue sur les eaux près du port de Canton, bien que le navire MINRANGONG 2 ait transporté moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures, au regard des stipulations de la Convention, la responsabilité prévue par la Convention pourra être applicable dans telle situation*».

Il est admis par le tribunal maritime de Canton que s'agissant de textes internes applicables aux relations juridiques civile liées aux dommages de pollution, comme nous avons déjà vu, en principe, il y a la Loi sur la protection de l'environnement, la Loi sur la protection de l'environnement maritime, le Règlement sur la prévention de la pollution par les navires, et le Code maritime chinois. Il convient de noter que selon l'article 28, alinéa 2 de la Loi sur la protection de l'environnement maritime, « *le propriétaire d'un navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac est tenu de disposer d'un certificat valide d'une assurance ou autre garantie financière, ou d'une garantie de la responsabilité civile pour dommages de pollution par hydrocarbures* ». Ensuite, en fonction de l'article 13 du Règlement sur la prévention de la pollution par les navire, «*les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac pour le trafic international qui sont soumis au présent règlement, mais aussi à la Convention CLC* ». Pour le juge du tribunal maritime de Canton, les dispositions de derniers textes soulignent seulement la façon du fonctionnement par les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac pour le trafic international, en revanche, « *elles ne formulent pas clairement que la convention CLC ne s'applique pas aux navires qui transportent moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac pour le trafic interne* ».

Par ailleurs, le juge a énoncé que le Code maritime chinois est un droit spécial par

rapport aux Principes généraux du droit civil, son chapitre XI parle de dispositions relatives au système de la limitation de la responsabilité des créances maritimes, son article 208 précise que le présent chapitre ne s'applique pas à la demande d'indemnisation du dommage de pollution par hydrocarbures réglée par la Convention *CLC*. Autrement dit que le Code maritime chinois ne s'applique pas au litige relatif à toute indemnisation civile des dommages de pollution par hydrocarbures.

En définitive, la Loi sur la protection de l'environnement dans son article de 46 impose que « *Si les traités internationaux sur la protection de l'environnement auxquels la République Populaire de Chine a adhéré en tant que pays signataire ou pays participant comportent des dispositions différentes des lois chinoises, les dispositions desdits traités s'appliquent, sauf celles sur lesquelles la République Populaire de Chine aurait fait des réserves.* » . le tribunal considère que « *la Convention de 1969 porte sur la protection de l'environnement, la Chine a déjà adhéré à la Convention et n'a fait aucune réserve sur les dispositions de la convention, par conséquence, la Convention de 1969 pourra être applicable pour régir la responsabilité des dommages de pollution accidentelle provenant des navires qui transportent moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures pour le transport interne* », et qu'il est admis que le demandeur, société de *Fujian* invoque la bénéfice de limitation de responsabilité en vertu des dispositions de la Convention de 1969.

Ce jugement fait l'objet de vives critiques par la doctrine dominante chinoise[44], M. Xiangyong CHEN considère que le juge du tribunal maritime de *Canton* interprète de manière très ouverte le champ d'application des dispositions de la Convention de 1969, par contre de manière très rigoureuse le champ d'application du Code maritime chinois .

42. L'autre attitude . L'application du Code maritime chinois – Ensuite, du point de vue de certains juges, les dommages de la pollution causés par les navires

44 V. en ce sens, Xiangyong CHEN, Shouwhi AN, « quelques problèmes et la pratique juridique en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures venant du navire », *préc.* p.7.

chinois sur les eaux côtières chinoises ne sont que soumises au Code maritime chinois. Ni la Convention *CLC* ni les Principes généraux du droit civil ne s'appliquent en la matière.

Étant ici mieux de continuer à prendre en compte l'affaire *MINRANGONG 2 (v. supra, n°41)*, rappelant qu'à cause du jugement du tribunal maritime de *Canton*, les deux Bureaux locaux victimes de la pollution ont fait l'appel devant la Cour intermédiaire de *Canton*, la Cour intermédiaire a déclaré que constitue un abordage la collision entre les deux navires, chacun des navires est en faute, ainsi que chacun des navires en faute est responsable des dommages de pollution environnementale, donc la responsabilité de chacune de la société de *Fujian* et de la société de *Taizhou* est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. En l'occurrence, la cour intermédiaire se fonde sur le Code maritime chinois, son article 169, énonce que s'il y a une faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises.

Toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales. Et aussi les dommages causés, soit aux navires, soit à leur cargaisons, soit aux effets ou autres biens sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion.

En enfin, les dommages causés aux biens des tiers étrangers aux navires en faute, ces dommages sont supportés par les navires en faute, dans ladite proportion.

En conclusion, il est à relever que la décision de la Cour intermédiaire applique la règle inscrite dans le Code maritime chinois, s'agissant de dommages aux biens , aux dommages de la pollution provenant de l'abordage de deux navires. Pour la Cour, le Code maritime chinois est bien évidemment applicable dans ce cas de figure.

43. Mise en application des Principes généraux du droit civil – En fin, à l'opposé, pour d'autres, l'attitude est claire: étant applicable seulement les Principaux généraux du droit civil en matière des dommages de la pollution causés

par les navires chinois sur les eaux côtières chinoises sans la pris en compte de la Convention *CLC* ni du Code maritime chinois[45].

Pour eux, ils font la référence au Règlement sur la prévention de la pollution par les navires, comme nous l'avons déjà étudié, aux termes de l'article 16, que les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac pour le transport international qui sont soumis au présent règlement, mais aussi à la Convention *CLC*. « *Ce qui ne précise pas si les dispositions de la Convention CLC pourront aussi s'appliquer aux navires pour les transports nationaux, donc les propriétaires de tels types de navires responsables du dommage de la pollution accidentelle ne pourra pas demander le régime de limitation de la responsabilité soumis à la Convention CLC* »[46]. Puis, pour eux, du fait que le dommage de pollution est un dommage spécial par rapport aux autres dommages en droit maritimes, le Code maritime chinois est un droit commun du transport maritime qui envisage le régime général de la responsabilité visant les avaries générales du transport maritime, il s'en suit que le Code maritime chinois ne peut pas être considéré comme loi appropriée (l'art.208), ce qui est le même avec la première approche (*v. supra 41*).

En définitive, dans les Principes généraux du droit civil, s'agissant des règles prescrivant la responsabilité civil portant sur les dommages causés à autrui et le principe de l'équité sur la responsabilité dans le droit civil (l'art. 132), ces règles pourront être considérées comme celles applicables à telles affaires en cause.

Il suit de l'analyse susvisée qu'actuellement, Le régime juridique chinois est de grand imprécision sur l'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures provenant des navires chinois pour le transport chinois , il est important de noter que plusieurs textes pourront donner les règles différentes et que les tribunaux différents pourront interpréter les textes de manière différente, ils appliqueront les textes différents l'un à l'autre aux affaires similaires, provoquant les solutions différentes, ces situations susciteront probablement des problèmes de

---

45 En ce sens, Jingsong ZHAO, « le sujet du droit en matière d'indemnisation des dommages par la pollution marine provenant du pétrolier », *Annuaire du droit maritime chinois*, janvier 2005, Volume 15, n°1003-7659-(2004)01-028-13, p.298 et ss.

46 V. en ce sens, l'affaire *Yanjiu oil* 2 , le document sur décision civil de la Cour populaire suprême du province de *Shandong;* n° affaire: (2007), *Lou suprême Jing Zhong zi* N°32

sécurité maritime[47] .

44. En conclusion – En tout cas, l'auteur de ce mémoire considère qu'en ce qui concerne le conflit sur le champ d'application de la Convention *CLC* sur l'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures provenant des navires sans avoir l'élément d'extranéité, en effet, bien que la Convention *CLC* ne précise pas la condition de la nationalité du navire (l'art.1 alinéa 1), en l'apparence, il pourra en résulter que la Convention *CLC* pourra s'appliquer aux pétroliers pour le transport national dans les États membres, mais il faut noter que les dispositions de l'article 142 des Principes généraux du droit civil se situent dans le chapitre VIII 'Application des lois dans les affaires civiles avec étranger', les dispositions de l'article 268[48] du Code maritime chinois se met aussi dans le Chapitre XIV les lois applicables extérieures, de ce fait, l'on pourrait dire que les législateurs chinois voulaient mettre l'accent que le principe de« la priorité de la Convention internationale » sur la loi chinoise s'appliquera aux relations juridiques lorsqu'il existe un élément étranger.

De telle manière, en général, le fait que les navires chinois transportant les hydrocarbures sur les eaux littorales chinoises causent les dommages de pollution ne présente avoir un élément étranger, la Convention internationale y afférente ne pourra pas s'appliquer. Par contre, théoriquement, c'est le Code maritime chinois qui pourra être considérée comme loi appropriée, si les dispositions du Code sont lacunaires sur ce point, l'on appliquera ensuite les Principes généraux du droit civil. Du fait que les deux textes (le Code maritime chinois et les Principes généraux du droit civil) sont considérés comme le texte spécial et le texte général l'un par rapport à l'autre, il s'en suit que les règles du Code maritime chinois doivent l'emporter[49].

---

47 En ce sens, Xiangyong CHEN, Shouwhi An, « quelques problèmes et la pratique juridique en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures venant du navire », préci. p.8.

48 L'article 268 du Code Maritime Chinois dispose : « *Si les traités internationaux auxquelles la République populaire de Chine a adhéré en tant que pays signataire ou pays participant comportent des dispositions différentes des lois civiles chinoises, les dispositions desdits traités s'appliquent ; sauf celles sur lesquelles la République populaire de Chine aurait fait des réserves.* »

49 V. SI Yuzhuo, « la loi applicable sur l'indemnisation des dommages dus à la pollution pétrolière venant du navire. », *Journal de l'Université des affaires maritime de Dalian, l'éditeur de science sociale*, 2002, n° 1 (1)

45. Plan – Comme nous l'avons déjà indiqué, les textes applicables offrent un régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures provenant du navire en droit chinois, mais il convient de poser la question qu'une fois le dommage sera survenu, qui pourra être considéré comme les victimes de pollution pour demander les indemnisations ?

CHAPITRE 2. – LA NÉCESSITÉ DE DÉTERMINER LE TITULAIRE D'UNE DEMANDE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DE POLLUTION PAR HYDROCARBURES

46. Présentation générale. Plan. – Une fois un sinistre du pétrolier est survenu, il marque que les déversements d'hydrocarbures peuvent avoir des répercussions sérieuses sur l'environnement marin. Concrètement, cet accident pourra toucher les espaces divers de manière très large, par exemple l'impact de ce type de pollution accidentelle sur les pêches et la mariculture, et sur les activités humaines. Alors que les victimes soit de manière quantitative soit de manière qualitative sont nombreuses. Pour demander la réparation des dommages de pollution, il convient ici de déterminer les victimes qui pourront bénéficier de l'indemnisation. Quant aux personnes victimes, elles peuvent être des personnes physiques et morales de droit privé ou de droit public. Les tribunaux chinois ouvrent droit aux associations et fondations ayant statutairement pour objet la protection de l'environnement, c'est-à-dire celles reconnues d'utilité publique pour demander (l'instance judiciaire ou administrative) d'interdire une activité polluante susceptible de causer un dommage (l'environnement). Sauf qu'en dehors des dommages personnels qu'elles ont subis, elles ne peuvent avoir une réparation pécuniaire pour les dommages causés aux intérêts collectifs qu'elles défendent.

En pratique, il existe fréquemment certains types de victimes de tel type de pollution qui sont titulaires de l'indemnisation (section 1), mais faut-il voir les autres types de victimes, leurs droits d'indemnisation sont contestés (section 2).

Section 1. les titulaires principaux concernés

47. plan. – Les personnes victimes de la pollution accidentelle par hydrocarbures sont principalement les trois types suivants: d'abord les personnes ont subi directement les dommages dus à la pollution (§1); ensuite elles pourront être des personnes qui demandent le remboursement des frais pour les mesures de sauvegardes après la survenance de l'accident pétrolier(§2); en fin, les victimes pourront être celles représentant l'Etat qui demandent l'indemnisation pour les pertes économiques et écologiques (dites aussi pertes à médium et long termes) (§3).

§1. les victimes subissant directement des dommages de pollution

48. Victimes personnels de dommages matériels. Association. Titulaire d'indemnisation – Les déversements d'hydrocarbures peuvent causer des dommages sérieux directement aux ressources de pêche et de mariculture, sous forme de contamination physique, d'effets toxiques sur les stocks et de perturbation des activités commerciales. Ce type des victimes est souvent tels que les pêcheurs, les opérateurs de mariculture (culture d'espèces captives) qui demandent l'indemnisation pour les pertes de la pêche ou les pertes de maritultures. Le caractère de ce type des victimes présente grand nombre de manière quantitative.

Par exemple dans l'affaire *Longbo 6*[50], le 27 janvier 2001, *Longbo 6* a coulé dans les eaux de *Pintan* du Province *Fujian*, alors après l'accident, les pêcheurs et les

50 L'affaire *Longbo 6* : le numéro d'affaire: (2003) *Hubei China four final word* n° 6, obs. SI Yuzhuo, « la loi applicable sur l'indemnisation des dommages dus à la pollution pétrolière venant du navire. », *Journal de l'Université des affaires maritime de Dalian, l'éditeur de science sociale*, 2002, n° 1 (1).

opérateurs de maricultures demandent au propriétaire du navire la réparation des dommages de pollution accidentelle causés aux leurs produits de mer d'élevage moyennant environ 30millons de yuans. En total il y a 166 des opérateurs individuels dans le District *Pintan* du Province *Fujian.* Normalement, ces opérateurs intentent une action en groupe non individuelle, concrètement, ils ont élu plusieurs délégués au procès. Parfois, l'association locale de pêche sera présent comme la victime de pollution pour demander l'indemnisation. Par ailleurs le tribunal a déjà accepté la demande d'indemnisation de l'association locale de pêche.

§2. les créanciers de frais des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage.

49. les collectivités collectives. Coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegardes – En principe, ce sont les personnes qui prennent tous les mesures raisonnables après l'accident des pétroliers pour prévenir ou diminuer la pollution marine comme ce qui participe à l'assistance, au sauvetage maritime mais aussi à l'enquête, à la surveillance et à l'opération de nettoyage après l'accident etc. Le coût des mesures de sauvegarde est considéré comme similaire aux dommages de pollution. Ce type de victimes, s'agissant souvent des gouvernements locaux, les Bureaux de protection de l'environnement, et les administrations de sécurité maritime/les *Bureaux de Harbour superintendence* etc.

Comme nous l'avons déjà indiqué, eu égard à l'affaire *Longbo 6 (v. supra 48)*, après l'accident, lutter contre la pollution nécessite de mettre en œuvre des moyens conséquents par les administrations locales. Alors qu'en l'espèce, le gouvernement populaire du district *Pingtan*, le Bureau local océanique et de la pêche, le gouvernement populaire du village et etc, en ce qui concerne 14 des organes, interviennent pour la lutte en mer, il s'agit de confiner et récupérer les hydrocarbures en mer et d'organiser l'assistance, la sauvetage, l'opération de nettoyage et etc. les derniers demandent au propriétaire du navire, la société *Nanjing Macro oil shipping Co., Ltd,* de payer les frais de ces activités de dépollution, un total de 982, 322 yuans en tant que les préjudices matérielles provenant de l'accident pétrolier.

§3 les organes gouvernementaux sous tuteur de l'État demandeurs d'indemniser les préjudices sur ressources de pêche, de l'environnement, et de bancs de sable et de vase

50. **les organes administratifs spéciaux. L'affaire *Haicheng*. L'affaire *MINRANGONG 2*. l'affaire *Longbo*** – Dans cette hypothèse, les sujets de droit sont les organes administratifs. En pratique, ils peuvent être principalement les gouvernements populaires locaux, les Bureaux locaux océaniques et de la pêche, l'Administration locale de surveillance de la pêche et du port de la pêche, les Bureaux de protection de l'environnement, et les administrations de sécurité maritime/les *Bureaux de Harbour superintendence* etc. Ces organes administratifs se sont vu reconnaître la possibilité d'exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant les préjudices résultant de la pollution au territoire sur lequel ils exercent leur compétence, comme l'avaient déjà obtenu les associations de pêche, sous certaines conditions, du fait de l'atteinte portée à l'environnement qui lèse de manière directe les intérêts collectifs qu'ils ont statutairement pour mission de sauvegarder. Ces derniers organes sont recevables à poursuivre la réparation des dommages causés par le déversement accidentel des hydrocarbures ici aux ressources nationales de pêche, de l'environnement et de bancs de sable et de vase et etc dans les zones contiguës, les zones économiques exclusives, les eaux littorales et les eaux intérieure de la RP. Chine. Mais aussi du fait de la pollution accidentelle par hydrocarbures sur les lieux locaux, ils demandent la réparation du préjudice subi par le pêcheur et les autres victimes.

Il convient ici de rappeler les exemples, en premier lieu, dans l'affaire *Haicheng*[51], l'office de *Zhanjiang* de l'administration de surveillance maritime de pêche de *Canton* (désignée ci-après « l'office de *Zhanjiang* de l'administration de surveillance maritime de pêche ») demande au propriétaire du pétrolier *Haicheng* 35 mille de yuans au titre de préjudice matériel comme le coût de l'enquête, et 16 millions de yuans au titre de préjudices aux ressources naturelles de pêche, du fait de l'environnement écologique de bancs de sable et de vase et de la qualité de l'eau du port de *Zhanjiang* pollués par le déversement accidentel des hydrocarbures.

51 V. Navire *Haicheng:* La décision civil de la Cour populaire supérieure du province de *Canton*, n°affaire: (1999) *Canton suprême jing deux zhongzi* n°327

De même, il suit de l'affaire *Longbo 6 (supra* 48 que le gouvernement populaire local du district *Pintan*, le Bureau de l'administration océanique et de pêche du district *Pintan*, l'ensemble intentent contre la société *Nanjing Macro oil shipping Co., Ltd et l'association des assurances mutuelles des armateurs chinois,* une action en réparation des dommages imputables à la pollution par hydrocarbures dont 8 millions de yuans au titre de perte économique directe aux fruits naturels de mer du district *Pintan,* 6 millions de yuans pour les frais de remise en état de l'environnement marin et 26 millions de yuans en tant que la perte de ressources naturelles de pêche.

En plus, dans l'affaire *MINRANGONG 2 (v. supra 41)*, comme nous l'avons vu, le Bureau de l'administration océanique et de pêche de Canton a exercé une action en réparation des préjudices causés par le déversement accidentelle d'hydrocarbures par le pétrolier *MINRANGONG 2*, concrètement, il a demandé une somme environ de 10 millions de yuans au titre de perte économique directe de fruits naturels de mer, et 662 millions de yuans comme les frais de remise en état de l'environnement.

Bref, pour ces trois types de demandeurs d'indemnisation des dommages de pollution, entre lesquels certains sont toujours recevables devant les tribunaux chinois, mais pour autres, leur droits d'agir sont contestés par les tribunaux.

Section 2. Les titulaires d'indemnisation contestés

51. les conditions de recevabilité du titulaire d'indemnisation. – Comme nous l'avons déjà indiqué, en ce qui concerne les deux premiers catégories de demandeurs de réparation, leur demandes d'indemnisation portent d'une part sur les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson, une indemnisation sera prévue au titre du manque à gagner subi par les propriétaires de biens contaminés par les hydrocarbures. Par exemple la moralité dans les stocks de produits de mariculture ou de poissons sauvages à la suite d'un sinistre ou dans

certains cas, la contamination par les hydrocarbures des stocks de poissons, de coquillages et autres produits de mer naturels et d'élevage et d'une telle ampleur que les gouvernements, pour des raisons de santé publique, interdisent provisoirement la pêche et les récoltes.

D'autre part, leur demandes sont acceptables au titre du coût des mesures de remise en état de l'environnement, du coût raisonnable des opérations de nettoyage, de l'assistance, de la surveillance et etc. Pour eux, leurs droits d'agir ne pouvaient pas être discutés tant par la doctrine que par la jurisprudence chinoise[52].

52. Le fondement juridique de la demande d'indemnisation. -- Les règles, évidentes, sont d'ailleurs rappelées dans les Principaux généraux du droit civil, l'article 117, alinéa 2 et 3 prévoit que « *ceux qui détériorent les biens de l'Etat, des collectives ou de tout autre personne devront les restaurer dans leur condition originelle ou verser des montants compensant leur valeur vénal. Lorsque la victime subit par conséquent d'autres pertes importantes, le fautif en assurera également la réparation.* », et aussi dans la Loi sur la protection de l'environnement maritime, l'article 90 dispose que ceux qui causent les dommages par pollution sur l'environnement maritime devront enlever le risque et réparer la perte.

53. Le titulaire d'indemnisation contestable. Ressources naturelles. Patrimoine de la Nation .Compétence des agents administratifs – En revanche, la jurisprudence a hésité sur les demandeurs d'indemnisation au titre du préjudice économique par rapport à la perte de ressources de pêche, de ressources de l'environnement et de ressources de bancs de sable et de vase. Il convient de noter une particularité intéressante que les ressources naturelles appartiennent à l'État, si la pollution accidentelle par le transport d'hydrocarbures cause les dommages aux ressources naturelles étatiques, cela signifie que le pollueur porte l'atteinte aux droits étatiques de propriété et de disposition sur les ressources naturelles. S'il est vrai, l'État peut revendiquer le droit d'agir pour défendre cet intérêt , en sa qualité de défenseur des intérêts de la Nation. Mais la notion de l'Etat est abstraite, il est composé en plusieurs organes. Alors qu'en vertu de l'article 5 de la Loi sur la

52 En ce sens : Guoping XU, *le régime juridique d'indemnisation des dommages par la pollution pétrolière provenant du navire*, l'Université de Pékin, Manuel, 1er éd, 2004, p.24.

protection de l'environnement maritime, selon laquelle l'Administration de la protection de l'environnement du Conseil des Affaires d'État de RPC s'occupe de toutes les surveillances et gestions sur le travail de la protection de l'environnement sur l'ensemble du territoire. Ses fonctions principales concernent l'établissement des principes nationaux, des politiques et des propositions de législation quant à la protection de l'environnement et la création des règlements de secteur, la création des projets nationaux de la protection de l'environnement et l'évaluation des influences environnementales, la prise en charge d'enquêtes concernant les accidents graves de pollution maritime et de désorganisations écologiques, enfin, la surveillance de l'environnement maritime.

Concernant les Administrations nationales océaniques qui sont chargées de toutes les surveillances et gestions de l'environnement maritime, de l'organisation des enquêtes de l'environnement, de surveillance, d'évaluation et de recherche de lutte contre des dommages de pollution par les déchets marins et responsable du programme national sur les constructions maritimes et océaniques du pays et la protection de l'environnement maritime.

Puis les Administrations nationales des affaires maritimes sont également chargées des surveillances et des gestions des pollutions de l'environnement maritime sur l'ensemble des bateaux non-militaires à l'intérieur des zones portuaires et des bateaux non-pêcheurs et non-militaires à l'extérieur des zones portuaires. Ils peuvent décider d'enquêtes à effectuer sur des accidents polluants à bord des navires étrangers qui traversent, amarrent ou travaillent dans les espaces maritimes chinois. Si les accidents polluants des navires causent des dommages à la pêche, les Administrations nationales de la pêche devraient intervenir dans le processus d'enquêtes.

S'agissant des Administrations nationales de pêche, étant compétents pour toutes les surveillances et gestions des pollutions de l'environnement maritime sur tous les bateaux non militaires à l'intérieur des zones portuaires de pêche et des bateaux pêcheurs à l'extérieur des zones portuaire de pêche, la protection de l'environnement écologique des zones portuaires de pêche et aussi participation à l'enquête des pollutions accidentelles de pêche comme nous l'avons déjà vu, avec

les Administrations nationales des affaires maritime.

En qui concerne les Administrations militaires de la protection de l'environnement, étant chargées des surveillances et des gestions de la prévention de la pollution de l'environnement maritime sur les bateaux militaires et des enquêtes et des gestions des accidents polluants.

Enfin, les gouvernements populaires locaux du littoral au niveaux supérieure à ceux du district s'occupent de toutes les surveillances et gestions sur la protection de l'environnement maritime, plus précisément les compétences des gouvernements populaires des provinces, des régions autonomes, et des municipalités relevant directement de l'autorité centrale sont déterminées par la Loi sur la protection de l'environnement maritime et les réglementations appropriées du Conseil des Affaires d'État[53].

Bien que cet article précise les compétences des organes administratifs différents en matière de la protection de l'environnement maritime, il faut noter qu'entre ces organes, il existe plusieurs niveaux différents, de niveau central au niveau local, en plus, même devant un même niveau, les missions des administrations différentes se superposent parfois, dans telle hypothèse, s'il y aura un risque de dommages aux ressources naturelles du fait des accidents polluants des pétroliers, il convient de savoir quel niveau d'administration ou plutôt quelle administration de même niveau pourra représenter l'Etat et demander la réparation des dommages de pollution. Mais la question que pose ce choix est délicate, faute d'éléments de solution résultant de textes chinois eux-mêmes. Ainsi la question de l'interprétation de la recevabilité de l'action au titre de la perte des ressources de pêche, des ressources de l'environnement , des ressources de bancs de sable et de vase a donné lieu à grands débats devant les tribunaux chinois.

Notamment dans l'affaire *Haicheng*[54] , le tribunal de base s'est référé à « la Loi de la République Populaire de Chine sur la pêche » (désignée ci-après « Loi sur la

53 V. Shuyi WANG, « Le système d'administration de l'environnement de Chine », in *http://www.legiscompare.fr/site-web/IMG/pdf/10-WAng_ShuyiOK.pdf* en 2010.

54 V. Navire *Haicheng:* La décision civil de la Cour populaire supérieure du province de *Canton*, n°affaire: (1999) *Canton suprême jing deux zhongzi* n°327

pêche »), dans son article 6 l'alinéa 1, citant que «*Le Bureau des Administrations d de la pêche sous les gouvernements populaires au niveau ou au-dessus du niveau du district sont en charge de la pêche dans leurs zones respectives.* ». De même en fonction de l'article 7 de la même loi, selon laquelle que « *La surveillance de l'Etat sur la pêche doit fonctionner selon le principe de la direction unifiée et de l'administration décentralisée. La pêche maritime doit être soumise à la surveillance des Administrations de la pêche sous les gouvernements populaires des provinces, régions autonomes et municipalités centralement administrées contiguës à la mer , à l'exception de ces zones maritimes et les zones de pêche aux ressources halieutiques spécialement désignés que le Conseil des Affaires d'État a mis sous surveillance et gestion directe de son administration de la pêche et les agences de surintendance de la pêche subordonnés.* » Il est ainsi que le tribunal de base a observé que le Bureau d'administration océanique et de pêche de *Canton* pourra disposer de l'attribution des surveillances et des gestions des ressources océaniques de pêche dans l'autour du port de *Zhanjiang*, et aussi de droit pour demander l'indemnisation des dommages causés à ces zones. En effet, l'office de *Zhanjiang* de l'administration de surveillance maritime de pêche de Canton est sous les attributions confiées par le Bureau d'administration océanique et de pêche de *Canton*, il en résulte que l'office de *Zhanjiang* pourra intenter une action en réparation contre le propriétaire du navire responsable des dommages dus à la pollution par hydrocarbure.

Différemment, la Cour populaire supérieure de *Canton* qui a confirmé l'analyse de la cour intermédiaire a rendu une décision sur le fondement de l'article 1 alinéa 1 de la loi sur la pêche, eu égard à laquelle « *l'administration de la pêche sous l'autorité du Conseil des Affaires d'Etat est chargé de l'administration des pêches dans tout le pays. Les services administratifs de la pêche sous les gouvernements populaires au niveau ou au-dessus du niveau du district sont en charge de la pêche dans leurs zones respectives. Ces services administratifs sont autorisés à créer des agences de surintendance de la pêche dans les zones de pêche importantes et les ports de pêche... »,* il se produit que l'office de *Zhanjiang* de l'administration de surveillance maritime de pêche est créé en fonction du dernier article comme l'organe sous le gouvernement populaire pour la surintendance et la gestion de la pêche. De telle manière, l'office de *Zhanjiang* de l'administration de surveillance

maritime de pêche est une personne morale administrative, de plus, en vertu de la Loi de République Populaire de Chine de procédure civile (désignée ci-après « Loi de procédure civile »), son article 49 dispose que « *Tout citoyen, personne morale et toute autre organisation peut devenir partie à une action civile*. ». alors qu'en l'espèce, « *l'office de Zhanjiang de l'administration de surveillance maritime de pêche pourra se voir reconnaître la possibilité d'exercer une action en réparation des dommages au son nom et pour le compte d'Etat contre le responsable de pollution accidentelle marine du fait du transport d'hydrocarbures* ».

54. Appréciation – Troisième type de demandeurs d'indemnisation - Le fondement de demande d'indemnisation – L'application de la Loi sur la protection de l'environnement maritime - S'agissant , en premier lieu, du régime chinois de la réparation des préjudices résultant de la pollution des navires, les pertes des ressources de pêche et de ressources de l'environnement et de ressources de bancs de sable et de vase causées par le déversement des hydrocarbures sont l'origine d'un grand débats.

Ce type des préjudices s'entend de la pertes de droits environnementaux. Dans la hypothèse où la réparation de tel type de pertes fait l'objet de vives controverses devant les jurisprudences et les doctrines chinoises, cela pourra dépendre du régime imparfait de la procédure civile relative à la violation des droits environnementaux. La Loi de procédure civile pose quatre conditions pour l'accès au procès, dont la première impose que l'action est ouverte à tous citoyens, personnes morales et autres organisations qui ont un intérêt '*direct'* au succès d'une prétention. Il s'en suit que pour disposer d'un intérêt à agir contre le propriétaire du navire polluant, une fois ces citoyens, personnes morales et organisations justifient personnellement leur droits civiles lésés ou souffrir un litige avec le tiers, sinon leur action est irrecevable devant le tribunal [55], autrement dit que le titulaire du droit d'agir en justice doit justifier d'un intérêt né et actuel et aussi personnel et direct. Cela signifie que bien évidemment, dans le procès civil relatif aux droits environnementaux lésés, les actions sont irrecevable lorsque l'intérêt n'est que future (prévention d'un dommage imminent), et indirect (défense de causes dites

55 En droit chinois, il existe une formule selon laquelle « pas d'intérêt pas d'action ».

d'intérêt public). De ce fait, l'imprécision du texte rend aveugle la jurisprudence sur ce point[56].

En effet, la réparation des dommages de pollution accidentelle par hydrocarbures provenant du navire porte précisément sur l'indemnisation des préjudices dus à la pollution de l'environnement maritime, en plus, la pollution de l'environnement maritime porte l'atteinte aux ressources naturelles de pêche, ensuite ce peut être un acte délictuelle. Mais concernant le régime de la procédure civile chinoise, il est regrettable que dans les lois et les règles du droit civil chinois y afférentes, les dispositions des textes présentent des lacunes au regard de déterminer précisément le sujet du droit qui pourra demander l'indemnisation des dommages dus à la pollution accidentelle de l'environnement maritime du fait du transport d'hydrocarbures. Ainsi c'est au visa des dispositions des lois administratives chinoises que les tribunaux se référencent sur ce point. À savoir que la Loi sur la pêche , dans ses articles 6 et 7, attribue aux organes administratifs les droits reconnus à la partie civile (comme l'affaire *Haicheng, MINRANGONG 2* et etc.), il y a aussi certains tribunaux chinois qui interprètent la recevabilité de la demande d'indemnisation des organes administratifs sur le fondement de l'article 5 de la loi sur la protection de l'environnement maritime.

En définitive, la Loi chinoise sur la protection de l'environnement maritime et la Loi chinoise sur la pêche tous sont dans le cadre du droit administratif, la plupart des responsabilités indiquées dans ces textes sont les responsabilités administratives. Par ailleurs l'article 90 de la loi sur la protection de l'environnement pose seulement un principe de la responsabilité civile, l'alinéa 1 du même article prévoit la responsabilité général civile, l'alinéa 2 parle de la responsabilité spécial civile. En général, chacun des parties civiles dans les affaires civiles est égal, soit la personne physique et la personne morale. En fait, l'Etat ne peut pas être considéré comme une partie civile dans les affaires civiles. Mais dans certaines hypothèses où comme nous l'avons déjà illustré, les espaces, ressources, et milieux naturels, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation, alors que toute atteinte

56 En ce sens, Liying ZHANG, *droit maritime: théories principes, jurisprudence,* l'Université de Qing Hua ,Manuel, 1er éd, 2002, p. 123.

au milieu naturel constitue une agression pour la collectivité des hommes qui vivent en interaction avec lui et que cette agression doit trouver sa réparation.

L'environnement maritime est donc un des patrimoines de l'Etat, l'on peut dire que l'Etat a subi un préjudice personnel, donc l'Etat peut revendiquer légitimement le droit d'agir pour défendre cet intérêt collectif en sa qualité de défendeur ses intérêts de la Nation. Ce type de demande d'indemnisation est une procédure civile spéciale, parce qu'au travers de l'action des administrations concernées, l'Etat s'est vu reconnaître la possibilité d'exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice au territoire sur lequel il exerce sa compétence[57].

55. Conclusion – Bref, l'auteur du mémoire considère qu'en ce qui concerne la réparation des préjudices de pollution de l'environnement maritime du fait du transport d'hydrocarbures par les navires, il est mieux de s'appuyer sur les dispositions de la Loi sur la protection de l'environnement maritime pour déterminer le titulaire du droit d'agir, non sur la loi sur la pêche.

56. L'application de la Loi sur la protection de l'environnement maritime. Les raisons. -- En raison, d'une part, la Loi sur la pêche est une loi administrative, dès lors, ses articles 6 et 7 stipulent la division des compétences par rapport aux gestions administratives de la pêche nationale, en revanche, ces deux articles n'attribuent pas à ces administrations de gestions de la pêche l'exercice du droit d'agir reconnu à la partie civile. C'est logique que l'on ne pourra pas se référer à cette loi en tant que le fondement pour déterminer le titulaire d'action en réparation.

De même, cette la loi l'ensemble tend à régler la protection et l'augmentation des ressources de pêche, de toutes les activités productives de la pêche, tels que l'aquaculture et la capture et aussi à poser les règles relatives à la responsabilité quant à la violation des dernières règles, mais seulement prévoyant la responsabilité administrative. Ces règles ne s'attachent pas aux pertes de ressources maritimes de pêche causés par la pollution accidentelle du fait du transport d'hydrocarbures. Par

---

57 V. Liying ZHANG, *droit maritime: théories principes, jurisprudence,* l'Université de Qing Hua ,Manuel, 1er éd, 2002. p.238.

là, il ne faut pas se prévaloir de la Loi sur la pêche comme une référence juridique afin de dire qui se voit inverti du droit de demander l'indemnisation des pertes de ressources maritimes de pêche causées par la pollution pétrolière du navire[58].

D'autre part, c'est à l'égard de la Loi sur la protection de l'environnement maritime et plus précisément de son article 5 que la surveillance et la gestion de l'environnement maritime sont prises en charge par les administrations compétentes sous l'autorité du Conseil des Affaires d'État, telles que l'Administration nationale des mers, l'Administration nationale des affaires maritimes, l'Administration nationale de pêche, l'Administration militaire de protection de l'environnement et aussi Les départements d'administration sous les gouvernements populaires au niveau ou au-dessus du niveau du district en charge de la surveillance et la gestion de la protection de l'environnement. De surcroît, son article 90, alinéa 2 énonce que lorsque ceux qui portent l'atteinte à l'écologie maritime, aux ressources maritime de fruits de mer et aux zones maritimes protégées, et aussi cause les dommages graves à l'Etat, ont la responsabilité d'indemnisation des dommages conformément à la demande de l'Administration, représentant l'Etat, qui prends en charge de la surveillance et de la gestion de l'environnement maritime désignée par la présente loi.

En conclusion, en vertu de l'article 5 et l'article 90, alinéa 2, il ressort que le titulaire du droit d'agir en réparation des préjudices à l'écologie maritime et aux ressources maritime des fruits de mer du fait de la pollution pétrolière du navire sera admis selon les situations différentes, à savoir que tout d'abord, l'Administration nationale des affaires maritimes sera titulaire du droit d'agir en réparation civile des pertes causées par la pollution de l'environnement maritime résultant de l'ensemble des bateaux non-militaires à l'intérieur des zones portuaires et des bateaux non-pêcheurs et non-militaires à l'extérieur des zones portuaires.

Puis, l'Administration nationale de pêche se verra reconnaître la possibilité d'exercer le droit de demander l'indemnisation des dommages reconnu à la partie civile du fait de l'environnement maritime pollué par tous navires non militaires à

---

58 V. Meili WANG, Thèse de doctorat «le régime juridique d'indemnisations des dommages dus à la pollution pétrolière par le navire», *l'université du droit et science politique du sud-west de la Chine,* en 2001

l'intérieur des zones portuaires de pêche et des navires pêcheurs à l'extérieur des zones portuaire de pêche.

Ensuite l'Administration militaire de la protection de l'environnement s'occupera des enquêtes et des gestions des pertes provenant de la pollution de l'environnement maritime par les bateaux militaires.

Encore que les gouvernements populaires locaux du littoral au-dessus du niveaux du district sont en charge de toutes les supervisions et gestions sur la protection de l'environnement maritime, une fois ces gouvernements locaux disposent de compétences attribuées par gouvernements supérieures tels des provinces, des régions autonomes centralement administrées et des municipalités selon la Loi sur la protection de l'environnement ou les règlements appropriés du Conseil des Affaires d'État, ils pourront demander la réparation des dommages de pollution l'environnement maritime du fait du transport d'hydrocarbures provenant du navire dans le cadre de ses attributions exclusivement. Autrement dit que l'office du district d'administration de surveillance maritime de pêche ne pourra exercer son droit d'agir en réparation civile des pertes du fait de la pollution de l'environnement maritime par le transport d'hydrocarbures dans le cadre des attributions de l'administration du province de surveillance maritime de pêche, dès lors qu'ils ont reçu cette attribution à l'avance (l'attribution par acte authentique).

Enfin, l'Administration de la protection de l'environnement du Conseil des Affaires d'Etat aura le droit de demander d'indemniser au plan civil, les dommages au territoire sur lequel les quatre derniers n'exercent pas leur compétence[59].

59 En ce sens: Shuyi WANG, « Le système d'administration de l'environnement de Chine », in *http://www.legiscompare.fr/site-web/IMG/pdf/10-WAng_ShuyiOK.pdf* en 2010.

PARTIE II. – LE RÉGIME SPÉCIAL DE LA RÉPARATION DES DOMMAGES DE POLLUTION ACCIDENTELLE PAR HYDROCARBURES LIÉE AU TRANSPORT MARITIME

57. Préliminaires. Plan – En préalable, il convient de procéder à un rappel simplifié du régime international élaboré sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI) en matière d'indemnisation des dommages de pollutions par les hydrocarbures: c'est que les conventions internationales organisent un système d'indemnisation à deux étages, dont la caractéristique globale est qu'il s'agit, en cas de catastrophe de pollution majeure, d'une indemnisation limitée, partielle. Le premier étage est celui de la responsabilité du propriétaire du navire pollueur prévue par la Convention *CLC,* le second étage est celui de l'indemnisation complémentaire du *FIPOL* 1971/1992.

Concrètement, la Convention *CLC* pose le principe de la responsabilité

objective[60], canalisée[61] et instaure un système d'assurance-responsabilité obligatoire au profit des victimes et le propriétaire du navire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est en fonction de la jauge de son navire. Le contenu de la responsabilité civile du propriétaire du navire pollueur contribue à la dissuasion en matière d'indemnisation des victimes de pollution accidentelle maritime. Le *FIPOL* établit un régime d'indemnisation des victimes qui entre en jeu lorsque l'indemnisation prévue aux termes de la Convention *CLC* applicable est insuffisante.

Comme nous l'avons déjà vu, la Chine est partie à la Convention de 1992 [62], mais non à la Convention *FIPOL*. En droit chinois interne, à cause de la prise imparfaite en compte des enjeux environnementaux par le droit positif chinois, les textes chinois afférentes au régime de la réparation des dommages de pollution résultant d'accidents pétroliers souffrent d'une incertitude, cela lance vives controverses devant les tribunaux chinois sur le souci d'identifier le domaine des dommages de

---

60 l'article III §4 de la convention de 1992, il apparaît que la présomption de responsabilité qui pèse sur le propriétaire du navire est une présomption simple. Aussi, le propriétaire du navire pollueur peut-il s'exonérer de sa responsabilité s'il prouve 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.

Il en est de même si le dommage résulte en totalité de l'action délibéré d'un tiers ou résulte totalement ou

partiellement de la négligence ou d'une action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction (article III §2 *a, b,* et *c*).

61 La canalisation de responsabilité trouve son fondement juridique dans l'article III § 4 *in fin* de la convention de 1992 qui a modifié les dispositions de la convention de 1969: cette disposition facilite l'identification du civilement responsable dans la mesure où elle institue une responsabilité canalisée sur la personne du propriétaire du navire pollueur , à savoir que « *aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite 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 affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur 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) ».

62 À l'origine, le 30 janvier 1980 la Chine a adhéré à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ensuite, la Chine a participé au protocole de 1992 modifiant la convention origine de 1969 et en même temps la Chine s'est retiré de la convention de 1969 à la date du 5 janvier 2000.

pollution pour lesquels le régime d'indemnisation a été mis en place au niveau national et aussi sur le montant d'indemnisation des dommages de pollution, ce choix posant le problème de la loi applicable revient à rechercher le fondement de l'instance en responsabilité civile de la réparation devant le juge chinois saisi. La clarté des règles applicables est déterminante au regard de l'importance de la conséquence qui s'y attache. Alors le régime juridique de la réparation des dommages de pollution accidentelle maritime par hydrocarbures est contrarié par tous ces problèmes comme la persistance des entraves à son efficacité.

Il est par conséquent indispensable d'entamer notre étude en deux chapitres:

- Chapitre 1. Le domaine d'indemnisation des dommages résultant de la pollution accidentelle par transport des hydrocarbures par mer
- Chapitre 2. La limitation d'indemnisation des dommages de pollution accidentelle maritime par transport d'hydrocarbures

CHAPITRE 1. – LE DOMAINE IMPLICITE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DE POLLUTION ACCIDENTELLE PAR TRANSPORT DES HYDROCARBURES PAR MER

58. Observations générales. Plan – L'objet de ce premier chapitre est de présenter les problèmes concernant les types de dommages réparables du fait de la pollution accidentelle par transport d'hydrocarbures par mer. Le domaine d'indemnisation des dommages de pollution du fait du transport d'hydrocarbures signifie que dans lequel cadre où les victimes de pollution pourront obtenir du responsable pollueur réparation du dommages subi, une fois une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbure du navire porte l'atteinte à l'environnement maritime. Selon l'article 3, alinéa 4 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire est responsable de tous dommages par pollution. Que faut-il entendre par « tous dommages par pollution »? A la vérité, la responsabilité du propriétaire résulte des préjudices causés au milieu marin ainsi que des coûts de la dépollution

des mers et des zones côtières affectées[63].

59. L'évolution du domaine des dommages réparables en droit maritime international et droit comparé. – tout d'abord, les juridictions nationales, tout comme les instruments juridiques internationaux, voulaient éviter d'indemniser les dommages de nature écologique. Ce manque de volonté illustre, par exemple d'abord, dans l'affaire des *Boues Rouges,*à savoir que des pêcheurs français ont intenté une action en réparation à l'encontre de la société *Montedison* qui avait déversé des produits toxique en mer. Par le jugement du 4 juillet 1985, le tribunal de grande instance de Bastia a partiellement fait droit à la demande des pêcheurs, ce qui couvraient seulement des dommages-intérêts calculés sur la base des quantités de poissions habituellement capturés. Le préjudice indemnisable était donc d'ordre patrimonial ou économique. Comme le souligne dans les propos de Gilles Martin selon lesquels: il est « *tout à fait remarquable que la jurisprudence française elle-même accepte de réparer les dommages futurs par manque à gagner* »[64], par contre, à l'époque là, le juge français semble accepter d'indemniser seuls les dommages monétairement évaluables.

Cette attitude est adopté aussi dans l'affaire célèbre américaine *Amoco-Cadiz*. Les professeurs Kiss et Beurrier notent que « l*a Cour n'a pas accepté la demande tendant à indemniser la perte qu'a subie la biomasse dans la zone polluée... en tout cas, estime le juge, la Cour n'avait pas à s'embarrasser de cette demande d'indemnité, puisque le dommage allégué n'a atteint que des res nullius pour lesquelles aucune personne ni aucun organisme n'était fondé à présenter une réclamation* »[65].

60. Dommages écologique. L'évolution des jurisprudences en droit comparé.

---

63 C'est bien le phénomène de la pollution auquel il est fait allusion. C'est-à-dire la contamination ou la modification directe ou indirecte de l'environnement provoquée par tout acte susceptible d'altérer le milieu de vie de l'homme et des autres espèces vivantes, de nuire à la santé, à la sécurité, au bien être de l'homme, de la flore et de la faune ou aux biens collectifs et individuels. V. Jean-claud Dakouri, dans sa thèse.

64 V. Jean-claud Dakouri, dans sa thèse, *préc*.p.119, Obs. Gilles MARTIN sous la décision du TGI Bastia en date du 4 juillet 1985. Cité par LITTMANN-MARTIN (Marie-José) et LAMBRECHTS (Claude), « Rapport général », Le dommage écologique en droit interne, communautaire et comparé, Actes du colloque organisé les 21 et 22 mars 1991 à la Faculté de droit, d'économie et de gestion de l'Université de Nice Sophia-Antipolis, Paris, Economica, 1992, p.53

65 V. Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, *Droit international de l'environnement*, Collections Études Internationales, Paris, Éd. Pedone, 2000, p.370.

l'affaire *Commonwealth of Puerto Rico c. S.S. Zoe Colocotroni et l'affaire de l'Erika.* – Par la suite, à l'heure actuelle, l'on voit une tendance favorable à l'indemnisation du dommage écologique devant les juridictions nationales comme en France, et aux États-Unis. L'illustration présente d'une part, dans une affaire *Commonwealth of Puerto Rico c. S.S. Zoe Colocotroni* [66]aux Etats-Unis, la Cour d'appel de New York a accepté la demande du *Commonwealth de Port Rico* d'obtenir la réparation de l'atteinte portée à la mangrove, comme dommage écologique, sans valeur marchande appréciable, du fait du déversement d'une nappe de pétrole au large de *Porto Rico* par le pétrolier *Zoe colocotroni*, ce déversement a pollué une mangrove, une forêt marécageuse déserte[67].

À l'analyse, la Cour ne s'est pas limitée à énoncer le principe de l'indemnisation des dommages écologiques. Elle a fait preuve de hardiesse en s'évertuant à déterminer une méthode de calcul de ce type de dommage. Pour ce faire, la Cour a tenu compte du coût de remplacement des espèces disparues en utilisant les prix d'un catalogue d'approvisionnement biologique[68].

D'autre côté, En France, il faut parler d'une affaire Erika très connue, dans sa décision, le Tribunal de grande instance de Paris, le 16 janvier 2008, a condamné la société Total, de réparer les dommages non pécuniairement évaluables, comme le préjudice matériel subi et le préjudice découlant de l'atteinte à l'environnement par certaines associations de protection de l'environnement; de même, le préjudice moral subi par d'autres associations de protection de l'environnement[69].

L'évolution de la situation des dommages réparables se constate également dans le Protocole de 1992 qui a ajouté un nouveau dommage à l'environnement aux dommages réparables (art I.6), mais il ne vise qu'au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui se seront autre que le manque à gagner.

---

66 V. Commonwealth of Puerto Rico c. S.S Zoe Colocotroni, [628 F 2d 652 1st circuit 1980], p.40 . Cité par Martine REMOND-GOUILLOUD « Le prix de la nature : à propos de l'affaire Zoe Colocotroni », *Recueil D. Sirey, Chronique*, 5ème cahier, 1982, p.34.

67 V. Jean-claud Dakouri, dans sa thèse, *préc*.p.120.

68 V. Aziz SAHEB-ETTAHAB, « La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses », *Revue Juridique Thémis,* n°32, *éd. Thémis, Montréal,* 1998, p.535.

69 V. TGI de Paris, 11ème Ch., 4ème section, Paris, 16 janvier 2008, Jugement n°1, pp.251-254 et 257

61. Dommages non visés par la Convention *CLC.* – Encore faut-il noter que l'indemnisation des victimes de dommages quelles qu'elles soient, se fait , sauf intervention de textes juridiques particuliers, sur la base des articles 1382 suivants du Code civil. Comme dans les décisions *Erika* et *Commune de Mesque*r[70], cette commune a intenté contre la même société Total une action fondée sur les dispositions de la loi du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets, texte mettant à effet la directive communautaire 75/442 du même 15 juillet 1975 relative aux déchets, la Cour de justice communautaire de l'union européenne a d'abord conclu que le fioul lourd échappé des tanks de *l'Erika* constituait bien un déchet, dès que mélangé à l'eau de mer et à des sédiments[71]. Donc le producteur de ces déchets, et notamment le vendeur du fioul et affréteur du navire, pouvait voir sa responsabilité mise en cause sur le fondement de la directive, dès qu'il avait contribué au risque de survenance de la pollution.

Précisément, dans l'affaire *Erika*, La Cour de cassation, s'est fondée sur la décision de la CJCE par sa décision du 17 décembre 2008 pour casser partiellement l'arrêt de la cour d'appel de Rennes qui a débouté la *comme de Mesquer* de son action en responsabilité[72].

---

70 Rappelons que la commune de Mesquer est l'une des nombreuses collectivités territoriales victimes de la marée causée par le naufrage de l'Erika.

71 La CJCE soulignait : « Des hydrocarbures accidentellement déversés en mer à la suite d'un naufrage, se retrouvant mélangés à l'eau ainsi qu'à des sédiments et dérivant le long des côtes d'un État membre jusqu'à s'échouer sur celles-ci, constituent des déchets au sens de l'article 1er, sous a), de la directive 75/442, dès lors que ceux-ci ne sont plus susceptibles d'être exploités ou commercialisés sans opération de transformation préalable ». V. CJCE, 24 juin 2008, Commune de Mesquer c/ Total France SA, Total International Ltd, aff. C-188/07, point 63 (repris à l'al. 2 du dispositif), JOCE, C209/10 du 15 août 2008.

72 « *Attendu que pour dire que la commune de Mesquer n'était pas fondée à invoquer les dispositions de la loi du 15 juillet 1975 sur l'élimination des déchets et la débouter de sa demande de condamnation in solidum des sociétés Total international Ltd et Total raffinage distribution à lui payer une somme, l'arrêt retient que les sociétés Total ne peuvent être considérées, au sens de l'article L. 541-2 du code de l'environnement, comme productrices ou détentrices des déchets retrouvés sur les plages après le naufrage du navire Erika, alors qu'elles ont en réalité fabriqué un produit pétrolier devenu déchet uniquement par le fait du transport. Qu'en statuant ainsi, alors que le vendeur des hydrocarbures et affréteur du navire les transportant peut être considéré comme détenteur antérieur des déchets s'il est établi qu'il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage et que le producteur du produit générateur des déchets peut être tenu de supporter les coûts liés à l'élimination des déchets si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage, la cour d'appel, qui a constaté que la société Total raffinage distribution avait produit le fioul lourd et que la société Total international Ltd l'avait acquis puis vendu à la société Enel et affrété le navire Erika pour le transporter, n'a pas tiré les conséquences légales de ses propres constatations et a violé le texte susvisé* ». La Cour de

62. Le domaine des dommages réparable en droit chinois. – S'agissant des dommages réparables, l'acception de l'indemnisation est ouverte par les tribunaux chinois, généralement au coût d'opérations de nettoyage, aux dommages aux biens, aux coûts des mesures visant à prévenir les dommages par pollution, et aussi aux pertes ou dommages causés par des autres mesures raisonnables prises pour prévenir ou limiter la pollution et enfin aux pertes à médium et long termes (comme préjudice économique pur et dommage à l'environnement) de grandes divergences[73].

Faut-il noter que pour demander de réparer les quatre premiers types des dommages couverts, ce que l'on appelle les préjudices matériels. Juridiquement modifiant l'article 1.6 de la convention de 1969, le Protocole de 1992 pose en la matière la règle précise, mais aussi l'article 90 de la loi sur la protection de l'environnement maritime, ces dispositions ne paraissent pas avoir suscité de réel problème. Les tribunaux chinois prennent normalement en considérations l'évaluation des dépenses, de la perte ou du dommage du demandeur d'indemnisation qui fournit des documents appropriés ou autres éléments de preuves. Pour le dernier type, il est mis en cause devant les tribunaux chinois, parce qu'en ce qui concerne la loi applicable, La clarté des règles applicables est déterminante au regard de l'importance de la conséquence qui s'y attache. dès lors que l'on applique les textes différents pour savoir si ce type de perte réparable, d'importantes solutions divergentes peuvent exister. Pour la clarté de notre analyse, il convient ici d'examiner successivement les différentes approches prises par les tribunaux chinois liées à l'étendue du dommage à réparer selon que les dommages de pollution causés par le transport maritime international d'hydrocarbures (section 1) ou par le transport littoral national d'hydrocarbures (section 2).

---

cassation a renvoyé les parties devant la Cour d'appel de Bordeaux. V. Cass. Civ, 3ème chambre, 17 décembre 2008, Commune de Mesquer c/ Société Total Raffinage et al., n°04-1235, arrêt n°1317 du 17 décembre 2008. L'intégralité de cet arrêt peut être consulté en ligne sur le site http://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/troisième_chambre_civile_572/arrêt_no_12028.html.

73 En ce sens, Xiangyong CHEN, Shouwhi An, « quelques problèmes et la pratique juridique en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures venant du navire », *Revue manuelle du jugement chinois maritime 2003, l'éditeur du transport populaire*. 2004,p.2

Section 1. L'étendue des dommages de pollution à compenser dans le cadre du transport maritime international d'hydrocarbures

63. Le sort du préjudice à médium et long termes – S'agissant des types de dommages de pollution susceptible d'être indemnisés du fait du transport maritime internationale d'hydrocarbures, d'importants controverses existent devant le juge chinois saisi, principalement à savoir que si le type de préjudice à médium et long termes (le dommage écologique par exemple) pourra être considéré comme être réparable selon les dispositions de la Convention de 1969 ou de la loi chinoise interne .

Le débat s'est enrichi de la décision récente rendu en la matière: l'affaire *Haicheng (v. supra50)*, sachant qu'à la date du 22 janvier 1997, le dommage de pollution au large du côte chinois de *Zhanjiang* du fait du déversement de la nappe de pétrole par le pétrolier *Haicheng* battant pavillon singapourienne appartenant à la société de *shiping of East Asia Ltd.* . L'office de *Zhanjiang* de l'administration de surveillance maritime de pêche a intenté contre la société *de shiping of East Asia* une action indemnisable des préjudices économiques résultant du déversement du pétrolier en mer qui a pollué l'environnent écologique de bancs de sable et de vase, la qualité de l'eau et la qualité de l'eau profonde du port de *Zhanjiang*. L'accident a causé directement les pertes économiques de ressources de pêche venant des bancs de sable et de vase, et les pertes de ressources de pêche à médium et long termes.

Le tribunal de base a déterminé le régime qui lui était applicable en se référant à la Convention. Il a observé qu'aux termes de la Convention de 1969, l'expression « dommage par pollution » est définie comme « *le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire* », et englobe le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures. Pour lui, cette signification de l'expression « dommage de pollution » exclut de son champ d'application les pertes à médium et long termes. Ainsi le juge du tribunal de base a refusé au demandeur qui revendique devant lui, la réparation des pertes de ressources de pêche à médium et long termes moyennant environ 13 millions de

yuans.

À l'opposé, La cour intermédiaire qui a fait la référence à la loi chinoise, a considéré qu'il s'agit d'une affaire relative à la réparation des dommages de pollution de l'environnement maritime, la pollution de l'environnement maritime est un acte délictuel, alors selon l'article 146 des Principes généraux du droit civil « *Les demandes en réparation de dommages dus à des violations de la loi seront soumises à la loi du lieu où l'infraction a été commise.* » , de plus, dans l'occurrence, le dommage par pollution est survenu sur le littoral chinois, la Cour a déterminé alors le régime qui lui est applicable en se référant à la loi chinoise appropriée.

Ensuite, pour la Cour, la Convention de 1969, dans article 1.6, donne « *la définition générale du dommage de pollution* », comme le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, et englobant le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures. En effet, ne trouve-t-on pas là exprimée de façon très explicite l'idée selon laquelle le sort des pertes à médium et long termes résultant de la pollution pétrolière par transport maritime international pourrait s'inscrire dans le régime d'indemnisation prévu par la Convention de 1969.

Dans l'autre côté, l'article 124 des Principes généraux du droit civil énonce que « *Ceux qui, en violation des dispositions de l'Etat pour la protection de l'environnement et la prévention de la pollution, polluent l'environnement et causent des dommages à autrui en supporteront la responsabilité civile en conformité avec la loi.* » et aussi l'article 117 du même texte stipule que « *Ceux qui s'approprient illégalement les biens de l'Etat, des collectives ou de tout autre personne en feront restitution ; sinon, ils en rembourseront la valeur vénale.* » . Tenant compte que le déversement accidentel du pétrole en mer entraîne la pollution à l'environnement marin, en plus, après la conscience prise de la nappe d'hydrocarbures en mer, les équipages du navire pollueur utilisent les quantités inappropriées des dispersants chimiques pour traiter la nappe d'hydrocarbures, « *les effets de l'épandage excessifs des dispersants dans la masse d'eau conduit à*

nouveau la pollution environnementale marine », de ce fait, l'utilisation de dispersant porte l'atteinte à l'environnement écologique original, cela conduit à « *la diminution des ressources de pêche en ce qui concerne leur quantités et leur diversités dans les zones contaminés par hydrocarbures* ». Les pertes de ressources de pêche sera prises en considération. Par conséquent, « *ce déversement accidentel d'hydrocarbures a l'impact négatif sur l'environnement écologique de la pêche et les ressources de pêche de manière du long terme, les effets sont considérables, il sera durable peut être jusqu'au dix ans. Alors que l'on pourra invoquer les dispositions de l'article 124 et 117 des principes généraux du droit civil , énonçant que cet texte régit les pertes à médium et long termes comme des dommages et préjudices prévus par le dernier texte* ». La cour intermédiaire a supposé que les victimes de pertes de ressources de pêche pourra demander la réparation des préjudices subi; soit le coût des mesures de remis en état raisonnable, comme égale à celui des mesures de remis en état écologique dans les eaux contaminées.

64. Dommages réparables. les pertes de ressources de pêche. – L'auteur de ce mémoire considère qu'en fonction des dispositions des conventions internationales appropriées, la demande des indemnisations au tire de pertes de ressources de pêche à médium et long termes sera recevable mais limitative au certain cas[74], seulement limitée au coût des mesures de remise en état raisonnables effectivement prises ou qui doivent être prises, autre que le manque à gagner. Étant donné que les demandes au titre du coût des mesures de remise en état de l'environnement n'ouvrent droit à réparation que si elles répondent aux critères suivants: d'abord, les mesures doivent être raisonnables; puis les mesures doivent être d'un coût proportionnel à l'étendue et à la durée du dommage subi; et aussi les mesures doivent être susceptibles d'accélérer de manière significative le processus naturel de rétablissement; et enfin les demandes pour dommage à l'environnement doivent ne pas être fondées sur des calculs abstraits effectués d'après des modèles théoriques.

74 En ce sens, Xiangyong CHEN, Shouwhi An, « quelques problèmes et la pratique juridique en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures venant du navire », *Revue manuelle du jugement chinois maritime 2003, l'éditeur du transport populaire*. 2004.p.3. – *Contra.* Yan LIU « la gravité de la pollution accidentelle du fait du transport des hydrocarbures par les navires », Journal de XINHUA in www.news.xinhuanet.com/video/2007-06/01/content_618288.htm du 1er juin 2007. p.2.

Donnant les raisons suivantes: en premier lieu, la Chine est partie à la Convention de 1969 (maintenant adhésion au Protocole de 1992), alors pour qu'elle soit applicable en Chine conformément à l'esprit du législateur international, il faut prendre le soin d'interpréter les dispositions des textes. Lorsqu'elle ne dit rien aux cas de figure, les autres textes chinois seront susceptible d'être mis en œuvre pour déterminer le régime des dommages à l'environnement marin. Ici, comme nous l'avons déjà indiqué la Convention de 1969 donne une définition de ces dommages de pollution. Il s'agit du « *dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire* »(quelque soit l'endroit où a lieu le rejet ou la fuite) et comprenant aussi le « *coût des meures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures* ». Il en réduit que les indemnisations prévues par la conventions sont limitées aux trois types de dommages dont le premier est le dommage ou le préjudice, autrement dit qui doit être extérieur au navire et résulter d'une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbure du navire. Ici soulignant qu'il existe un lien directe de causalité entre le dommage ou le préjudice subi et la contamination. Par exemple, la mortalité des produits de mariculture d'élevage; le deuxième pourra être considéré comme le coût des mesures de sauvegarde, l'article 7 de la convention de 1969 le définit, à savoir « *' Mesures de sauvegarde' signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.* » ce qui est concerné les mesures tant de l'épandage des dispersants sur la nappe d'hydrocarbures en mer, que du barrage des hydrocarbures en mer doivent être raisonnables; enfin le dernier comprend les autres dommages ou préjudices causés par ces mesures, comme l'épandage des dispersants chimiques pouvant induire des effets toxiques pour les biologies marines. Comme dans l'affaire *Haicheng*, la cour intermédiaire a ouvert le droit à indemnisation dans la mesure où l'épandage excessif des dispersants chimiques dans les zones contaminés entraîne à nouveau la pollution de l'environnement marin, cela porte l'impact négatif sur l'écologie environnementale et la pêcherie.

En deuxième lieu, la Chine a déjà adhéré à la Convention de 1992, qui a complété la convention d'origine de 1969, la définition du dommage par pollution a été étendue aux dommages à l'environnement, soit « *Étant entendu que les indemnités*

versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront. ».

En troisième lieu, toutes les conventions internationales relatives à la pollution par navire d'hydrocarbures ne donnent pas une définition précise de l'expression ' dommages environnementales'.

En quatrième lieu, « Manuel des demandes d'indemnisation » de 1992 indique que l'indemnisation au titre du dommages à l'environnement se limite au coût des mesures de remise en état raisonnables effectivement prises ou à prendre. Ces mesures doivent répondre aux critères suivantes: 1) « l*es mesures doivent être raisonnables* »; 2) *« les mesures ne doivent pas être d'un coût disproportionnel à l'étendue et à la durée du dommage subi* »; « 3)*l es mesures doivent être susceptibles d'accélérer de manière significative le processus naturel de rétablissement* ». Et encore les demandes pour dommage à l'environnement ne doivent pas être fondées sur des calculs abstraits effectués d'après des modèles théoriques. Tous se relevant que les pertes à moyen ou long terme calculées ne pourra souvent pas être prise en considération dans le système d'indemnisation.

En définitive, M. SI Yuzhuo, le professeur en droit maritime très connu en Chine, le directeur de docteur, le dessinateur principal du droit maritime chinois, et un membre du Droit des transports Groupe d'experts de Comité maritime international (CMI), considère que « *le régime spéciale de la responsabilité civile des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures franchit le principe de la réparation des dommages réels du droit commun plutôt que les pertes à médium et long termes non réparables ne sont pas conformées au principe de la réparation intégrale du droit commun* ». Prenant en considération des hypothèses dans lesquelles où les pollueurs engagent leur responsabilité limitative, les fonds de limitation sont faibles, comparaison entre les dommages matériels et les dommages à long terme, quel dommage est pris en considération prioritairement, la réponse est bien évidemment eu égard au législateur. Les dommages à médium et long termes souffrent grande incertitude et imprévisibilité dans les domaines diverses, notamment l'évaluation des dommages écologiques se heurte à la difficulté quasi

insurmontable d'attribuer un prix à des composantes de la nature qui ne font pas l'objet de transaction commerciale. cela met en difficulté l'évaluation des dommages de manière correcte et claire[75].

65. Appréciation critique – Il est regrettable que dans la jurisprudence *Haicheng*, la décision a fait l'objet des critiques et d'inquiétude praticiens, la cour intermédiaire se fondant directement sur les dispositions des articles 124 et 117 des Principes généraux du droit civil, lesquelles attribuent le principe de la réparation intégrale des dommages subis, a rendu une décision que la façon de réparer des pertes à médium et long termes est la même avec celle de l'indemnisation des dommages réels en droit commun sans prise en compte le caractère spécial du transport maritime international d'hydrocarbures et celui des conventions internationales. L'auteur de ce mémoire ne peut donner son adhésion à cette attitude de la cour intermédiaire.

66. En conclusion – Dans le plupart des cas, un déversement majeur d'hydrocarbures ne causera pas de dommages permanents à l'environnement car le milieu marin a un fort potentiel de régénération. De ce fait, il y a des limites à ce que l'homme peut effectivement faire pour améliorer un processus naturel, dans certaines circonstances, des mesures de remise en état raisonnables permettant d'accélérer la régénération à la suite d'un déversement d'hydrocarbures. Étant logique que le *FIPOL* s'impose que les mesures de remise en état seront prises sur la base des renseignements disponibles objectivement et pratiquement, d'ailleurs, pour lui, l'indemnisation n'est versée que dans le cas de mesures de remise en état raisonnable qui ont été effectivement prises ou qui doivent l'être.

La tendance du dommage écologique résultant de la pollution par transports nationaux reste aussi sans clarté devant le juge chinois.

Section 2. la détermination du domaine d'indemnisation relative aux dommages de pollution par transport littoral chinois

75 V. SI Yuzhuo « le régime juridique de la réparation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures », *Annuaire de l'université des affaires maritime de DALIAN,* en 2002 , n°15

d'hydrocarbures

67. Présentation – A côté des dommages de pollution causés par le transport maritime internationale qui son soumis aux Conventions intentionnelles appropriées que la Chine a adhéré, il y a des transports maritimes proprement dits nationaux qui se sont développés en Chine.

Faut-il démonter que dans le système juridique du droit chinois, à l'heure actuelle, bien que la Chine soit partie à la Convention *CLC*, il n'existe pas encore la loi spéciale chinoise proprement dite qui prévoit les instituions d'indemnisation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures en matière du transport maritime national. Comparé avec les autres États membres, par exemple, la France a ratifié la convention de 1969 par le décret du 26 juin 1976, par une loi du 26 mai 1977, elle a aussi introduit en droit français interne des dispositions reprises de la Convention 1969, texte auquel celles-ci font expressément référence. Cette loi ne concerne que les dommages de pollution occasionnés par un navire français en eaux françaises, ensuite la France a ratifié aussi le Protocole du 27 novembre 1992 qui a modifié la convention originale. La France a un instrument opportun d'indemnisation des dommages de pollution. Elle définit les dommages de pollutions comme être réparables de manière ouverte.

68. Textes chinois applicables – Les Principes généraux du droit civil et la Loi sur la protection de l'environnement maritime – En ce qui concerne les textes applicables ainsi en droit chinois interne, pour indemniser des dommages de pollution dans les eaux nationales par les navires chinois qui transportent des hydrocarbures entre les ports chinois, la majorité des tribunaux chinois semble déterminer le régime qui leur est applicable, soit se référant au droit commun comme,les Principes généraux du droit civil, en vertu de son article 124, par lequel que « *Ceux qui, en violation des dispositions de l'État pour la protection de l'environnement et la prévention de la pollution, polluent l'environnement et causent des dommages à autrui en supporteront la responsabilité civile, en conformité avec la loi.* ». Cet article suppose une condition d'application, autrement dit , à la condition que les personnes responsables de la pollution du fait du

transport maritime des hydrocarbures aient violés les règlements nationaux relatives à la protection de l'environnement et à la prévention de la pollution, ils pourraient s'engagent sa responsabilité de réparation; soit se référent, comme nous l'avons vu, à la Loi sur la protection de l'environnement maritime, elle ne prend pas en compte des faits qui revêtissent ou non du caractère de violation des règlements nationaux (l'article 90), une fois les hydrocarbures transportés dans les navires, comprenant les soutes polluent l'environnement marin, du coup la perte est due aux dommages à l'environnement, le pollueur doit éliminer les atteintes, et réparer les pertes.

69. La responsabilité de l'abordage et la responsabilité de réparation des dommages de pollution par hydrocarbures – Par ailleurs, quant à la responsabilité de la réparation des dommages de pollution par hydrocarbures pour la navigation internationale, il faut mieux séparer le domaine d'indemnisation provenant de la responsabilité civile de l'abordage et de la responsabilité civile de réparation des dommages de pollution par hydrocarbures. Ça veux dire que s'agissant d'un abordage entre les deux navires, c'est le propriétaire du navire pollueur déversant les hydrocarbures en mer accidentellement, qui engage sa responsabilité pour des dommages de pollution, par contre, l'autre navire qui ne déverse pas les hydrocarbures en mer, n'est pas responsable des dommages de pollution par hydrocarbures. Il en est de même pour le cas des mesures où ce déversement des hydrocarbures du navire pollueur est causé par l'abordage incombant 100% de la faute à l'autre navire non pollueur. Sauf qu'il justifie que le déversement des hydrocarbures est causé volontairement par le tiers, par là, le propriétaire du navire pollueur pourra s'exonérer de sa responsabilité de réparation. Pratiquement, il n'est pas évident de prouver l'intention volontaire du tiers. Par contre, l'article 90 de la Loi sur la protection de l'environnement maritime stipule clairement le principe que si le tiers cause le dommage à l'environnement maritime volontairement ou par omission, c'est lui qui doit en éliminer, et il en supportera la responsabilité civile. Il en résulte tout à fait que lorsque la pollution pétrolière résulte de l'abordage commis par l'autre navire qui ne déverse les hydrocarbures en mer , mais le dernier qui est 100% en faute de l'abordage, nonobstant de l'intention volontaire ou non du navire tiers, le propriétaire du navire pollueur, à son tour, n'engage pas sa responsabilité civile de la réparation.

À l'opposé, pour certains auteurs, ils s'approchent de l'attitude du principe de la solidarité des responsabilités civiles au regard des Principes généraux du droit civil. Il est ainsi que chaque co-auteur d'un dommage est responsable pour le tout à l'égard de la victime[76].

Pour d'autres, autrement dit, il est préférable, la majorité de la doctrine, de considérer qu'il est mieux de faire la référence à l'article 169 (2) du Code maritime chinois[77], il s'en suit que si les navires entrent en collision sont tous en faute, chaque navire en faute est responsable du dommage de pollution du littorale par les produits pétroliers ou les soutes, dans la proportion de leur faute respectivement commise et sans solidarité. Cette approche est adoptée par la jurisprudence chinoise, l'illustration présente clairement dans l'affaire du navire *Tong tianshun*, concernant la réparation des dommages de pollution par des soutes à la suite de l'abordage[78].

70. En conclusion – la tendance jurisprudentielle chinoise – droit à indemnisation des dommages à l'environnement ouvert à l'Etat seul – Actuellement, la tendance des jurisprudences chinoises s'illustre que les tribunaux chinois semblent toujours refuser la demande du particulier de bénéficier de la réparation des dommages à l'environnement par hydrocarbures contre le pollueur. La chose est particulièrement nette en la matière. L'on observe que si l'on parle des dommages à l'environnement, ce préjudice pourra s'entend de toute atteinte à l'environnement naturel, à savoir, notamment, à l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussions sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime. La loi chinoise impose que les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la diversité et les équilibres biologiques.. etc font partie du patrimoine de la Nation. En plus, le droit environnemental revêt de caractère

---

76 V. En ce sens, Xiangyong CHEN, Shouwhi AN, « quelques problèmes et la pratique juridique en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures venant du navire », *préc.*, p.10.

77 V. L'article 169 du Code maritime chinois « *§1. If the colliding ships are all in fault, each ship shall be liable in proportion to the extent of its fault;...*

§2: The ship in fault shall be liable for the damage to the ship, the goods and other property on boad pursuant to the proportions prescribed in the preceding paragraph. »

78 V. L'affaire *Tong Tianshun*, le jugement civil du tribunal maritime de *Canton*, le 24 juillet 2002 , navire *Tong tianshun*, n°affaire (2001) *tribunal maritime de Canton Chuz*i n°109 et 163

double, celui du droit public et aussi du droit privé, celui est différent avec droit de personnalité et droit des biens qui disposent d'un caractère particulier, le droit environnemental a une valeur universelle.

Les atteintes à l'environnement sont susceptibles d'entraîner deux types de dommages: les dommages causés aux personnes, qu'ils soient corporels, matériels ou moraux et les dommages causés à l'environnement, indépendamment de toute autre conséquence. Classiquement, le droit de la responsabilité civil, dans sa conception personnelle, a vocation à ne connaître que la première catégorie de préjudices, ceux causés aux personnes, physiques et morales. Il n'y a de responsabilité civile, que dans la mesure où un dommage est causé à autrui. Il ignore la seconde. L'environnement, bien que comme nous l'avons déjà expliqué, qualifié de « patrimoine commun de l'humanité », reste une chose commune, inappropriée et inappropriable, dénuée de personnalité juridique[79]. Mais les tribunaux chinois ne définissent pas directement le droit environnemental, ils restent seulement prendre en considération le lien de causalité entre l'accident survenu au navire et le dommage de pollution. Par exemple, dans l'affaire *MINRANGONG 2,* rappelant que le propriétaire du piscine littorale du *Lingjiaozu* a intenté une action contre la société de *Taizhou* et la société de *Fujian*, en réparation des dommages de pollution par les déversements des hydrocarbures transportés sur le littoral à la suite de l'abordage des deux navires qui eux appartiennent. du fait que le demandeur a ensuite organisé les opérations de nettoyage et pris les mesures de sauvegarde appropriées pour éliminer la pollution et diminuer les pertes. En résumé, Le demandeur a subi environ 40 milles de yuan de dépense pour le coût des opérations de nettoyage (comprenant les achats d'équipement e de matériel), et aussi les pertes de chiffre d'affaires au total du 479 092 yuans. Le tribunal maritime de *Canton* a rejeté partiellement la demande du propriétaire du piscine aux motifs que l'abordage des navires entraîne les deux types de responsabilités civiles, l'une est celle de l'abordage, et l'autre est celle de la réparation des dommages de pollution littorale. Pour la première, les sujets des relations juridiques sont les deux navires en collision, soit les deux dernières sociétés;

79 V. Guangxing ZHANG « droit des obligations en général» l'édition du droit chinois, en 2007, p.4. Aussi SHI Shangkuan « droit des obligations en général » l'édition de la société de l'imprimerie Tai Rong Ltd., en 1978, p.129

sachant la deuxième relation juridique civile, il s'agit de celle entre le pollueur et la victime de pollution. Cette affaire est liée à la deuxième relation juridique. En ce qui concerne les dépenses des opérations de nettoyage à la suite d'accident polluant, l'indemnisation de ces dépenses n'est pas mise en cause devant le juge du tribunal maritime. Mais s'agissant des pertes de chiffre d'affaires, le tribunal a considéré qu' « *en général les pertes de chiffre d'affaires pourront dépendre de plusieurs éléments, de sorte que les pertes de chiffre d'affaires du piscine ne découlent pas nécessairement de la pollution littorale par les hydrocarbures* ».

Si le juge chinois saisi accepte de la demande d'indemnisation des victimes de pollution, faut-il savoir si le propriétaire du navire pollueur doit le réparer intégralement ou limitativement.

CHAPITRE 2. – LA LIMITATION D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DU FAIT DE LA POLLUTION ACCIDENTELLE PÉTROLIÈRE EN MER

71. Structures générales. Principes. Transports internationaux. Transports nationaux. – Le droit maritime international offre au propriétaire du navire transportant des hydrocarbures des moyens de défense pour dégager sa responsabilité. En effet, en contrepartie[80] de la responsabilité de plein droit, les propriétaires du navire peuvent s'exonérer plus largement qu'en droit commun, ils bénéficient de nombreux cas d'exonération. Mais de plus, ils se voient accorder une limitation de responsabilité de la réparation des dommages de pollution dans leur

80 Contrairement à tradition maritime suivant laquelle il ne peut être en mer de responsabilité que fondée sur la faute en raison du risque de toute opération maritime.

étendue[81]. En général, la limitation de responsabilité a pour fonction de rationaliser une dette. Ainsi, l'entrepreneur de transport maritime d'hydrocarbures a pour souci premier de mesurer les risques afférentes aux opérations qu'il traite, de les prévenir et si besoin s'en prémunir. La règle du plafonnement de responsabilité civile du propriétaire pétrolier déroge incontestablement au droit commun qui veut que l'auteur d'un dommage en assure la réparation intégrale[82]. Et l'avantage consenti au propriétaire du navire est d'autant plus sensible que le montant de la limitation est fixé à un seuil relativement bas. [83]

Le système actuel à savoir la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est donc en phase avec la conception de certains auteurs français [84]qui font valoir que le régime d'indemnisation ne devrait pas avoir d'autres finalités que d'indemniser correctement les victimes et ne devrait pas chercher seulement à responsabiliser les acteurs du transport maritime en les incitant à recourir à une flotte de qualité[85].

Comme c'est le cas dans les autres conventions de transport, la limitation dont bénéficie le propriétaire du navire pollueur ne peut être abaissée contractuellement. Il est possible, en revanche, mais le cas est rare, de l'élever. L'ordre public du système jouant de façon unilatérale, au seul profit des victimes de pollution marine

---

81 V. à propos de la limitation de l'étendue de la responsabilité du propriétaire , les dispositions des articles 3, 5 et 7 de la Convention de 1969 et l'article 2 de son Protocole de 1992 la modifiant en son article 5. la Convention *FIPOL* en son article 4 alinéa 2 et 4. Voire aussi en ce sens, Rapport de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité, juillet 2003 P.88. La priorité du mécanisme international reste l'indemnisation des victimes peu importe les causes réelles du sinistre à savoir le comportement et la conscience des personnes qui sont déterminants pour une meilleure préservation de l'environnement.

82 En la matière il est donc difficile d'appliquer l'article 117 des Principes généraux du droit civil qui pose le principe de la réparation intégrale lorsque la perte subie et le gain manqué peuvent être mesurés à l'avance et avec certitude.

83 La faiblesse du régime actuel sous l'égide de l'OMI, même celui issu du protocole de 1992 révisant la convention sur la responsabilité civile et ceux de FIPOL, est mise en évidence par l'accident de l'Erika et du prestige où l'indemnisation n'est pas suffisamment efficace, ni ne contribue pas à améliorer la sécurité des transports maritimes.

84 Le professeur Pierre BONASSIES distingue cependant quatre niveaux différents de réparation à savoir la convention de 1992 sur la responsabilité civile, la convention de 1992 portant création du Fonds international d'indemnisation des dommages par pollution. Ces deux premiers niveaux de réparation constituent le fonctionnement normal du mécanisme de responsabilité de d'indemnisation instauré par les conventions de 1992. Au delà de celles-ci, les victimes peuvent s'adresser aux juges nationaux pour obtenir une indemnisation complémentaire. Le troisième niveau est constitué lorsque le propriétaire ne peut plus bénéficier de la limitation de responsabilité. Et enfin, les victimes peuvent s'adresser à des protagonistes qui ne sont pas concernés par le mécanisme international. V. BONNASSIE P., Après Erika: les quatre niveaux de réparation des dommages résultant d'une pollution marine par hydrocarbures, Revue de droit commercial maritime, aérien et des transports, octobre-novembre-décembre, vol 4,2000, PP.140-145.

85 V.jean-Pierre Jean-claud Dakouri « Le droit maritime internationale et le transport des hydrocarbures», *préc.* p.132.

pétrolière, elle peut même être exclue contractuellement, par accord entre la victime de pollution et le propriétaire du navire pollueur. Comme toutes les limitations légales, elle est aussi exclue en cas de faute personnelle du propriétaire dans le texte de 1969, et la faute à laquelle se référait la convention était la faute simple, même légère. Ici aussi, le Protocole de 1992 a fortement modifié la règle de droit. Désormais la faute qui entraîne déchéance de la limitation, c'est seulement la faute personnelle du propriétaire, commise volontairement – cas évidemment bien improbable – ou la faute inexcusable, la faute commise témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement (l'article V.2)[86]. *À priori,* ce mécanisme est bien appréciable, car il n'entend pas alléger la charge financière du propriétaire.

72. Plan. – La rigueur mitigée du système international d'indemnisation résulte de l'instrument de la limitation de responsabilité civile du propriétaire du navire pollueur, comparé avec l'institution de limitation d'indemnisation aux États-Unis qui reste convenable (section 1); L'étude du système de plafonnement d'indemnisation en droit maritime international et américain apporte un certain nombre d'enseignements utiles pour notre analyse du régime chinois d'indemnisation comme les règles relatives au plafonnement à l'avenir, pour l'instant, en droit maritime chinois, le caractère limitative de la responsabilité objective du propriétaire reste ambigu (section 2).

Section 1. – la comparaison des instruments d'indemnisation limitative au niveau international et national

73. Historiques. Raisons de la limitation de réparations des victimes de pollution en droit maritime – Le principe général qui régit le droit de la responsabilité civile de réparation des dommages est celui de la *restitutio in integrum* en vertu duquel la victime d'un dommage est en droit de réclamer à l'auteur dudit dommage une réparation intégrale dès lors que les conditions du dommage indemnisable sont réunis. Il existe cependant des exceptions à ce

86 V. Article V § 2 : « *Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* »

principe. C'est notamment le cas lorsque la responsabilité de l'auteur du dommage est limitée à un certain montant. La limitation de responsabilité s'observe particulièrement en droit maritime.

Plusieurs raisons sont couramment avancées pour expliquer le recours à la limitation d'indemnisation des victimes de pollution marine accidentelle.

D'abord, la charge financière d'indemnisation des victimes est limitée au cas du sinistre en vue d'encourager le transport maritime qui était considérée comme une activité très risquée.

En outre, la grand mot est lâché. « *L'assurabilité est le serpent de mer* »(prévu par M. A. VIALARD)[87] . L'indemnisation doit être limitée, car une réparation illimitée conduirait à la disparition maritime des hydrocarbures, pas un seul assureur n'acceptant de couvrir un risque devenu illimitée. De sorte que la promotion d'une flotte marchande nationale capable de soutenir la concurrence internationale a conduit plusieurs États à introduire dans leur législation la limitation de la charge financière d'indemnisation du propriétaire du navire.

74. Plan. – À l'analyse, En dépit des efforts consentis pour assurer la sécurité maritime, il se produit néanmoins des accidents qui provoquent des pollutions. Celles-ci ont des conséquences socio-économiques et écologiques graves pour le milieu marin. Dès lors, une intervention contre lesdites pollutions s'imposent. Mais il ressort de l'analyse des insuffisances au niveau des Conventions pertinentes. Dans le cadre de notre étude ici, nous nous intéresserons particulièrement aux insuffisances des instruments internationaux du système de la limitation d'indemnité (§1), et en face de la faiblesse du système international de la limitation du montant d'indemnisation, les Etats-Unis procèdent à l'institution propre et appropriée de la limitation d'indemnisation des victimes de pollution marine accidentelle (§2).

§1. – la promotion de l'institution du plafonnement d'indemnisation au

87 V. A. VIALARD, « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures », *DMF* 2003. P.435

plan international

75. Plan. – C'est au prix du relèvement et de la modulation des plafonds que les propriétaires seront responsabilisés. Les amendements aux règles de réparation des dommages de pollution découlent successivement de deux protocoles. L'un a été adopté en 1992 et l'autre en 2003. pour un souci de clarté de notre analyse, il convient d'étudier les relèvements successifs des montants d'indemnisation en droit maritime international d'abord au regard du Protocole de 1992 aux Conventions de 1969 et FIPOL 1971 (A), puis eu égard à la Convention supplémentaire de 2003 qui viendra corriger l'insuffisance du montant disponible au titre du Protocole de 1992 [88](B).

A. Les innovations indemnitaires issues des Protocole 1992 aux Conventions de 1969 et *FIPOL* 1971

76. L'adaptation Convention *CLC/ FIPOL*. – Comme nous l'avons déjà vu, afin de protéger les personnes subissant des dommages dus à la pollution marine accidentelle par les hydrocarbures provenant des navires, au niveau international, l'adoption consécutive de la Convention *CLC/ FIPOL* a permis de créer un régime inédit d'indemnisation plafonnée. Celui-ci compote un premier niveau d'indemnisation à la charge du propriétaire du navire pollueur et un seconde niveau, complémentaire du précédent, financé par un fonds mutualisé auquel contribuent les compagnies pétrolières.

77. Convention *CLC* 1969/1992. Amendements de 2000[89]. – Concrètement, sous l'empire de la Convention *CLC* de 1969, le montant de la limitation s'élèverait à 2 000 francs-or à 65,5 milligrammes d'or au titre de 900/100es francs dits « francs Poincaré » par tonneau (soit environ 160 euros). Mais cette limitation était plafonnée à 210 millions de francs-or, soit environ 160 millions d'euros[90]. Un

88 V. le préambule du Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages de pollution par hydrocarbures.

89 V. Jean-claud Dakouri dans sa Thèse, p.122 et ss. ; Julien Hay, Thèse de doctorat «Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires» , *l'université de Bretagne occidentale, École doctrinale des sciences de la mer, Centre de Droit et d'Économie de la Mer,* en 2006.p.88 et ss.

90 Sous l'empire de la Convention de 1969 telle que modifiée par le Protocole du 24 mai 1984, les

protocole signé à Londres le 19 novembre 1976 a d'abord remplacé les francs Poincaré par les droits de tirages spéciaux (DTS). Ensuite le Protocole de 1992 dans son article 6 §1, procède à une légère modification du montant de la limitation, le portant à 3 millions de DTS (environ 3,8 million de dollars US) pour un navire de moins de 5 000 tonneaux de jauge, cette somme étant augmentée de 420 DTS (environ 538 dollars US) par unité de jauge supplémentaire, avec un montant maximum de 59,7 millions DTS (environ 76,5 millions de dollars US).

Ensuite le Comité juridique de l'organisation maritime internationale (*OMI*) procède à des amendements à l'issue de la Convention *CLC* 1992 . Ces amendements entrés en vigueur 1er novembre, augmentent le plafond d'indemnisation de 50,37%. désormais, les plafonds se présentent comme suit: pour un navire de moins de 5000 tonneaux de jauge, la limite est de 4,51 millions de DTS (environ 5,78 millions de dollars US) contre 3millions de DTS sous le Protocole de 1992; ensuite pour un navire de 5 000 à 140 000 tonneaux de jauge, la limite de 4,51 millions de DTS est augmentée de 631 DTS (environ 807 dollars US) pour chaque tonneau de jauge supplémentaire contre 420 DTS sous le régime précédent; enfin, pour un navire de plus de 140 000 tonneaux de jauge, la limite est de 89,77 de DTS (environ 115 millions dollars US) contre 59,7 millions sous le régime précédent. Ces montants sont entrés en vigueur pour les sinistres survenus après le 1er novembre 2003.

Tableau 1: Tableau récapitulatif des différentes relèvements des plafonds d'indemnisation sous le régime de la CLC (*en millions de DTS*)

Tonneau de jauge	CLC 1969	CLC 1992	Amendements de

plafonds de responsabilité se présentaient comme suit: – 3 millions de DTS pour les pétroliers de moins de 5 000 tonneaux de jauge; – 3 millions de DTS + 420 DTS pour tonneau de jauge supplémentaire; – 45 millions de DTS pour les pétroliers de 105 000 tonneaux de jauge; – 59,7 millions de DTS pour les pétroliers de 140 000 tonneaux de jauge et plus. Cependant, le Protocole du 1984 n'a pas entré en vigueur par suite du refus des États-Unis d'être partie audit Protocole. Le protocole du 27 novembre 1992 à la Convention de 1969 a pu entrer en vigueur le 30 mai 1996 grâce à l'abandon d'une disposition incluse dans le Protocole de 1984 qui subordonnait son entrée en vigueur à l'adhésion des États-Unis, une nation possédant une flotte très importante. Cf. TIEBLEY (Yves Didier), La Côte d'Ivoire et la gestion durable des ressources naturelles marines, Thèse unique, Droit public, Université de Maastricht, 20 mai 2010, P121.

brute (tyb)			2000
≤5 000	3 millions	3 millions de DTS	4,51 millions de DTS
>5 000	3 millions + 420 DTS/tjb	3 millions de DTS augmentés de 420 DTS	4,51 millions de DTS est augmenté de 631 DTS
≤105 000<	45 millions de DTS		
<140 000	59,7 millions de DTS	59,7 millions de DTS	89,77 millions de DTS

Tableau 2: Tableau récapitulatif des différents relèvements des plafonds d'indemnisation sous le régime de la CLC (*en millions $ US*)

Tonneau de jauge brut (tyb)	CLC 1969	CLC 1992	Amendements de 2000
≤5 000	203 $US/tjb	4,5 millions	7 millions
>5 000	203 $US/tjb	4,5millions	7 millions + 963$US/tjb
Limite du montant d'indemnisation	21 millions	90 millions	136 millions

Source: FAURE (Michael) et WANG (Hui), « Financial Cap for Oil Pollution: A historical Mistake? » Marine Policy, n°32, 2008, P.594[91].

78. Convention *FIPOL* 1971/1992. Amendements de 2000[92]. – En plus l'objet

91 Les montants ci-dessus ont été obtenus en convertissant les droits de tirage spéciaux (DTS) en $US selon le cours du dollar défini à la date du 1er juin 2007 par le Fonds monétaire international (FMI). Les présentes informations ont été recueillies sur le site du Fonds FIPOL:www.iopc.fund.org/SDR.htm à la date du 31 août 2007.

92 V. Jean-claud Dakouri dans sa Thès, p.122 et ss. ; Julien Hay, Thèse de doctorat «Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires» , *l'université de Bretagne occidentale, École doctrinale des sciences de la mer, Centre de Droit et d'Économie de la Mer,* en 2006.p.88 et ss.

principal du *FIPOL* est d'apporter aux victimes de pollution une contribution complémentaire à la réparation résultant de l'application de la Convention de 1969/1992. cette contribution élève la réparation totale garantie aux victimes (réparation Convention de 1969/1992 et réparation *FIPOL*) à une somme qui, fixée à l'origine à 150 millions de francs-or, (francs Poincaré), a été portée, en 1992, à 135 millions de DTS. Le plafond sera porté à 203 millions de DTS par une résolution du Comité juridique de l'OMI[93], à compter du 1er novembre 2003. Cette augmentation ne s'applique qu'aux sinistres survenus après cette date[94].

Il est important de préciser que le caractère complémentaire de l'indemnisation accordée par le Fonds implique que le *FIPOL* ne prend en charge les dommages de pollution qu'au-delà du montant de la responsabilité du propriétaire du pétrolier. Cependant, il peut en être différemment, le *FIPOL* prendra en charge la totalité de la garantie assurée aux victimes, si le propriétaire du navire et son assureur ne peuvent assumer les obligations qui découlent pour eux de la Convention de 1969/1992, le *FIPOL* intervient au premier rang. Enfin, il intervient dans les situations où la Convention de 1969/1992 ne prévoit aucune responsabilité pour le propriétaire (art.4.1.a). Il s'agit là des situations où les dommages résultent d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, ou d'une faute de l'État dans l'entretien de son système d'aides à la navigation, cas non couverts par la responsabilité du propriétaire de navire[95].

Tableau 3: Tableau récapitulatif des différentes relèvements des plafonds d'indemnisation sous le régime de la CLC (*en millions de DTS*)

	FIPOL 1971	**FIPOL 1992**	**Amendement de 2000**	**Protocole FIPOL de 2003**
Plafond	60 millions	135 millions de	203 millions de	750 millions

93 L'amendement a été adopté par le Comité juridique lors de sa 82ème session qui s'est déroulée du 16 au 20 octobre 2000. l'amendement est entré en vigueur le 1er novembre 2003. Cf. www.imo.org/liability and comensation.

94 V. P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, pp.330 et ss, n°467 et ss.

95 Yves Didier TIEBLEY , La Côte d'Ivoire et la gestion durable des ressources naturelles marines, Thèse unique, Droit Public, Université de Maastricht, 20 mai 2010, P. 123.

d'indemnisation octroyé par le FIPOL	de DTS	DTS	DTS	de DTS

Tableau 4: Tableau récapitulatif des différents relèvements des plafonds d'indemnisation sous le régime complémentaire du FIPOL (*en millions $ US*)

	FIPOL 1971	**FIPOL 1992**	**Amendement de 2000**	**Protocole FIPOL de 2003**
Plafond d'indemnisation octroyé par le FIPOL	91 millions	204 millions	307 millions	1 134 millions

Source: FAURE (Michael) et WANG (Hui), « *Financial Cap for Oil Pollution: A historical Mistake?* » Marine Policy, n°32, 2008, P.594[96].

La Convention complémentaire instaure une indemnisation substantielle.

B. Un troisième niveau d'indemnisation résultant de la Convention complémentaire de 2003 modifiant la Convention *FIPOL* 1992

79. Fonds complémentaire. – Malgré l'augmentation du plafond dans le FIPOL de 1992, l'insuffisance de la contribution du FIPOL a fait l'objet de vives critiques[97]. Après le sinistre du Prestige, il est reconnu que le montant maximal de l'indemnisation disponible en vertu de la convention de 1992 portant création du Fonds n'est suffisant pour répondre aux besoins d'indemnisation dans certains États contractants, dont la France.

96 Les montants ci-dessus ont été obtenus en convertissant les droits de tirage spéciaux (DTS) en $US selon le cours du dollar défini à la date du 1er juin 2007 par le Fonds monétaire international (FMI). Les présentes informations ont été recueillies sur le site du Fonds FIPOL:www.iopc.fund.org/SDR.htm à la date du 31 août 2007.

97 Pour une critique particulièrement ferme, voir, A. VIALARD, « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures », *DMF* 2003. P.435.

La Conférence diplomatique de l'OMI a décidé en mai 2003 de créer un Fonds complémentaire autonome, lui aussi alimenté par des contributions versées par les entreprises ayant importé dans l'année plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures.

Ainsi la hausse importante des montants disponibles à l'indemnisation des victimes permises grâce au Protocole de 2003 diminue significativement la portée des limites mentionnées le paragraphe précédent. Le risque perdure toutefois, comme en témoigne l'avis suivant, extrait d'un communiqué de presse rédigé par les responsables du FIPOL en décembre 2004 qui annonce l'entrée en vigueur du troisième fonds d'indemnisation le 3 mars 2005: « *le protocole aura pour effet principal de permettre, dans la quasi-totalité des sinistres, un paiement à hauteur de 100% du montant du préjudice convenu entre les victimes et le Fonds, sans qu'il soit nécessaire de recourir à la fixation à titre provisoire d'un taux de paiement partiel, comme cela a été le cas au début du traitement de plusieurs sinistres récentes importants* ». précisément, il a été décidé de porter à 750 millions de DTS où sont inclus les montants actuels soit près de 920 millions d'euros pour un événement déterminé. En effet, aux termes de l'article 4 dudit Protocole, le Fonds doit indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution, si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation intégrale et adéquate des dommages au titre d'une demande (….) le montant total des indemnités que le Fonds complémentaire doit verser pour un événement déterminé n'excède pas 750 millions de DTS. Ce nouveau système est entré en vigueur le 3 mars 2005[98].

80. La combinaison de la Convention CLC et FIPOL et Fonds complémentaire – le dispositif peut se résumer de la manière suivante:

Niveau de compensation	**1er niveau**	**2er niveau complémentaire**	**3er niveau complémentaire**
Convention	Convention de	Convention FIPOL	Convention

98 Jean-claud Dakouri dans sa Thès, p.123 et ss. ; Julien Hay, Thèse de doctorat «Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires» , *l'université de Bretagne occidentale, École doctrinale des sciences de la mer, Centre de Droit et d'Économie de la Mer,* en 2006.p.89 et ss.

international	1969/1992	1971/1992	complémentaire de 2003
Partie responsable	Armateur ou P&I Club	FIPOL	Fonds complémentaire
Provenance des fonds	P&I Club	Sociétés pétrolières	Sociétés pétrolières ayant importé dans l'année plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures

81. Conclusion. **STOPIA. TOPIA**[99] – Bien qu'il ne relève d'aucune convention, l'accord **STOPIA** a été conclu entre le Fonds complémentaire et les assureurs maritimes *P&I*[100]. Cet accord substitue au plafond de 4,5 millions de DTS pour les navires de moins de 5000 tonneaux de jauge un plafond de 20 millions de DTS pour les navires de taille inférieure à 29548 tonneaux de jauge. Il s'applique dans l'ensemble des pays parties au Protocole de 2003, qu'il y ait ou non recours au troisième niveau d'indemnisation.

La participation financière volontaire des assureurs maritime *P&I* a été révisée en octobre 2005. A cette occasion, les assureurs de navires ont accepté le principe d'une part, d'élargir l'accord STOPIA à l'ensemble des pays membres de la Convention de 1992; d'autre part, de rembourser au Fonds complémentaire 50% des indemnités par ce fonds (l'accord TOPIA).

Bref, le système international d'indemnisation (Convention *CLC* et *FIPOL*) est plutôt positif. D'un côté, il a permis un partage net et équitable des réparations entre les propriétaires de navires pétroliers et ceux à qui profite le transport maritime international de ces marchandises, les entreprises pétrolières. D'autre côté, il a

99 Jean-claud Dakouri dans sa Thèse, p.122 et ss. ; Julien Hay, Thèse de doctorat «Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires» , *l'université de Bretagne occidentale, École doctrinale des sciences de la mer, Centre de Droit et d'Économie de la Mer,* en 2006.p.88 et ss.

100 Les assureurs maritimes *P&I,* dont l'acronyme signifie *Protection and Indemnity*, sont spécialisés dans l'assurance responsabilité des navires.

permis aux victimes de marées noires d'obtenir plus facilement des montants de réparation plus élevés et presque satisfaisants. Mais il allait montrer certaines faiblesses. De nouveaux événements, de nouvelles catastrophes encore plus dévastatrices vont démontrer que les montants d'indemnisation envisagés n'étaient pas encore suffisants.

De ce fait, comme nous l'avons déjà vu, les États-Unis[101] décident de ne pas suivre le système international d'indemnisation des victimes de pollution, les derniers créent leur propre système convenable relatif à la réparation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures: l'*oil Pollution Act.*

§2. le système propre et sévère de la limitation de réparation en droit américain

81. Présentation – Rappelant que l'*Oil Pollution Act* est une loi fédérale adoptée en 1990 par les États Unis à la suite de la catastrophe de *l'Exxon Valdez.* M. Julien Hay, prévoit que .« *Elle instaure un cadre réglementaire particulièrement étoffé, destiné prévenir les pollution par les hydrocarbures dans eaux américaines et à indemniser les dommages causés. Le dispositif américain de responsabilité instaure un double niveau d'indemnisation financé conjointement par le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier* » .

82. Le premier niveau d'indemnisation. – l'OPA définit tout d'abord la responsabilité du navire pollueur en cas de dommages par pollution. Il instaure un régime de responsabilité objective solidaire et conjointe qui vise trois acteurs[102]: le propriétaire du navire, l'affréteur coque nue et l'opérateur du navire[103]. Le régime

---

101 Les raisons pour lesquelles les Etats-Unis d'Amérique n'ont pas souhaité adhérer au régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages causés par les marées noires et ont préféré adopter un régime propre sont nombreuses. V. sur ce système, C. Wu, « *la pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures* », 1994. Dans sa thèse, Chao Wu montre, sur la base des documents issus des congrès du Sénat américain à partir des années 1970, que les Etats fédérés au sein de ce pays ne pouvaient admettre que les conventions internationales l'emportent sur les lois étatiques (p.304). Kim (2003) met en avant le fait que les montants d'indemnisation offerts par le régime international étaient aux yeux des Etats-Unis largement insuffisants en cas de marées noires très dommageables, comme l'a illustré la catastrophe de l'*Exxon Valdez.*

102 Chacun des acteurs concernés peut être tenu d'indemniser l'intégralité des dommages même s'il n'a eu qu'un rôle annexe dans la survenance de la pollution.

103 La définition inscrite dans le texte de la loi est la suivante: « *In the case of a vessel, any person owning, operationg or demise chartering the vessel* ». comme le souligne Wu, si le propriétaire du navire et

américain de responsabilité limite financièrement les indemnisation susceptibles d'être payées par les parties responsables. Des plafonds de limitation de responsabilité sont définis en fonction de la taille et du type de navire, en distinguant les navires citernes (soient les pétroliers ou les barges) des navires ordinaires. Pour les navires ordinaires, le plafond est fixé à $ 600 (448 euro) par tonneau de jauge brut ou à $ 500 000 (374 000 euros) si ce montant est supérieur. Pour un navire citerne doit la jauge brut est d'une part inférieure ou égale à 3000 tonneaux, le plafond vaut $ 1 200 par tonneau ou $ 2 millions si ce montant est supérieur; d'autre part, supérieure à 3 000 tonneaux, le plafond vaut $ 10 millions ou $ 1 200 par tonneau, si cette valeur est plus élevée[104].

Cette limitation n'est pas automatique. L'OPA interdit en particulier aux parties responsables de limiter leur responsabilité en cas de faute lourde ou délibérée de leur part, de non-respect de la réglementation en matière de sécurité maritime, de construction autorités compétentes lors des opérations visant à atténuer la pollution. Afin de garantir que les parties potentiellement responsables puissent faire face aux paiement de tels montants, l'OPA exige que les navires pétroliers souscrivent une garantie financière à hauteur du plafond déterminé par la législation si le navire excède 300 tonneaux de jauge. Il est également exigé que chacun de ces navires détienne à son bord un certificat de garantie financière (dénommé *certificate of financial responsibility* COFR) afin de pouvoir pénétrer dans les eaux nationales améraines, (Julien HAY, son analyse, pp.74-79).

83. Le second niveau d'indemnisation. l'*Oil Spill Libility Trust Fund* – l'OPA met également en place également en place un fonds d'indemnisation réservé aux victimes des dommages causés par les marées noires et intitulé *Oil Spill Liability Trust Fund* (ou encore *Trust Fund)*[105].

---

l'affréteur coque nue ne sont pas difficiles à identifier (l'affrètement coque nue correspond à une pratique courante de location de navire, en vertu de laquelle l'affréteur a la pleine possession et l'entier contrôle du navire), il est en revanche plus difficile de définir avec autant de précision la notion d'opérateur de navire. Ce flou d'interprétation n'est pas sans incidence sur les effets de l'OPA en matière de prévention des navires.

104 V. Julien Hay, Thèse de doctorat «Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires» , p.88 et ss.

105 L'*Oil Spill Liability Trust Fund* n'a pas été mis en place en 1990 par l'OPA mais en 1986 par l'*Internal Revenue Code*. Il a été significativement modifié en 1989 et 1990 lors de l'élaboration de l'OPA. En particulier, les amendements de 1990 ont transféré au *Trust Fund* différents fonds crées par les législations fédérales antérieures s'appliquant aux pollutions maritimes par hydrocarbures (C.Wu)

De manière générale, le *Trust Fund*[106] intervient dans deux cas de figur. Tout d'abord, il indemnise les victimes lorsque les parties potentiellement responsables ont été exonérées de leur responsabilité. De même, il verse des indemnisations lorsque le plafond de responsabilité du navire est inférieur au montant des dommages.

L'Oil Spill Liability Trust Fund est financé collectivement par l'industrie pétrolière, au moyen d'une taxe perçue sur les hydrocarbures bruts reçus dans les raffineries américaines et sur les produits pétroliers transitant par les États-Unis. Il est plafonné à 1 milliard de dollars [107]par marée noire, avec pour contrainte supplémentaire de ne pas verser plus de 500 millions de dollars au titre des dommages à l'environnement. Ce montant s'ajoute aux indemnisations versées aux victimes au titre de la responsabilité du navire pollueur(Julien HAY, son analyse, pp.74-79).

84. L'OPA : une loi minimal – l'OPA est une loi fédérale qui s'applique dans chaque Etat américain à défaut de lois étatiques spécifiques complémentaires. Les Etats ont toute latitude pour adopter des régimes de responsabilité additionnels. Ils peuvent mettre en place leurs propres fonds d'indemnisation complémentaire et avoir des exigences particulière en matière de certificat de garantie financière[108].

L'impact de l'OPA sur les déversements d'hydrocarbures. – Kim étudie que grâce à L'OPA, le fait est mis en évidence une baisse importante en 1991 des volumes totaux d'hydrocarbures déversés accidentellement par les navires citernes dans les eaux territoriales américaines.

---

106 Le *Trust Fund* peut également agir dans certains cas de figures très précis dont la présentation ne présente pas d'intérêt majeure dans le cadre de cette étude. Le lecteur intéressé pourra se reporter à la thèse de Wu.

107 Des questions se posent toutefois au sujet du plafonnement du *Trust Fund*. Wu , dans sa thèse mentionne un extrait de *l'Internal Revenue Code* qui précise que lorsque le milliard de dollars est insuffisant pour indemniser l'ensemble des dommages, les demandes des victimes ne se voient pas réduites au pro rata mais sont indemnisées intégralement suivant l'ordre de leur présentation au *Trust Fund*. Dans ces conditions, le milliard de dollars s'apparente plus à une réserve d'argent immédiatement à la suite d'une marée noire.

108 V. la thèse de C. Wu « *De ce fait, les configurations en matière de responsabilité et d'indemnisation des dommages causés par les marées noires sont variées parmi la trentaine d'États américaines concernés par ce type de pollution. Certains États, comme la Californie, le New-Jersey ou celui de New-York, ont inscrit le propriétaire de la cargaison parmi la liste des agents responsables en cas de pollution. D'autre, dont la Clifornie, ont instauré des régimes de responsabilité illimitée.* »

85. Conclusion. Comparaison de deux systèmes de la limitation d'indemnisation mis en lumière – Les présentations successives du régime américain de plafonnement d'indemnisation et du régime international nous permet d'établir une comparaison entre ces derniers. Les deux instituions de la limitation d'indemnisation présentent tout d'abord un certain nombre de similitudes. Mais de nombreuses différences existent par exemple dans les plafonds d'indemnisation. Bien que le système américain n'est pas sans critique; outre le fait que la loi opte pour une sévérité sans précédant, elle enferme les États -Unis dans un isolationnisme qu'elle connaît trop bien lorsqu'il s 'agit de défendre ses intérêts. Comme nous l'avons remarqué, les plafonds de responsabilité des navires prévus par l'OPA sont évidemment supérieurs à ceux dans le système international, outre dans les pays où le Fonds complémentaire est en vigueur, le système international garantit des montants d'indemnisations plus élevés que le régime américain pour les navires de taille inférieure à 120 000 tonneaux de jauge. Au-delà de cette taille, le système américain indemnise davantage les dommages. Par contre, dans les pays qui ne participent pas au Fonds complémentaire, le système international propose des montants d'indemnisation nettement inférieurs au système américain, en plus, le régime américain refuse plus facilement aux navires de limiter leur responsabilité financière. Tout cela nous permet de penser comme l'observe Julien Hay que « *l'OPA constitue - de loin - l'instrument de prévention le plus intéressant en termes d'analyse coût-efficacité. Elle fournit une illustration des effets d'une responsabilisation accrue sur la stratégie des agents économiques, en montrant comment la filière du transport maritime de pétrole aux États Unis s'est réorganisée afin de mieux contrôler le risque de marées noires. tout permet une garantie d'indemnisation efficace et satisfaisant aux victimes de pollution accidentelle maritime et autant dans la prévention des marées noires* »[109].

Ces observations nous conduisent à présenter dans la section suivante les lacunes du droit maritime chinois au niveau d'indemnisation des dommages dus à la pollution accidentelle par hydrocarbures dans les eaux chinois.

109 V. Julien HAY, son analyse, pp.93-96.

Section 2. L'absence de clarification de l'épineuse question sur le montant d'indemnisation des victimes de pollution en droit maritime chinois

86. Observations générales. Plan. – Dans le principe, s'agissant de déterminer la loi applicable pour indemniser les victimes de pollution accidentelle par hydrocarbures devant le juge chinois saisi, il faut distinguer ici entre transports(ou litiges) internationaux et transports (ou litiges) nationaux. Si sachant un transport maritime international, et de même, les dommages de pollution entrent dans le champ de la Convention CLC, le plafonnement d'indemnisation des dommages de pollution s'appréciera au regard du système de la limitation d'indemnisation prévu par la Convention de 1969/1992.

En revanche, lorsque la convention de 1969/1992 exclut les dommages de pollution de son champ d'application comme les dommages de pollution causés par les soutes des navires autres les navires pétroliers et les dommages résultant de pollution causées par des produits pétroliers non persistants (condensats, essences kérosène, gas-oil, diesel marin ou produit intermédiaire comme les naphtas, par exemples), et enfin notamment les dommages de pollution occasionnés par les marchandises transportées par des navires dans la navigation littorale nationale. Dans telles hypothèses, la jurisprudence applique à cette matière les règles du droit chinois interne. Faut-il remarquer que la portée des textes chinois actuels souffre toutefois d'une ambiguïté, eu égard à la question posée devant le juge chinois si le propriétaire du navire pollueur pourra bénéficier du plafonnement de réparation des victimes de pollutions susvisées en mer qui ne sont visées par la convention CLC (§1). d'où notre choix d'ancrer l'étude suivante sur la tendance doctrinale en la matière à travers de l'interprétation des textes chinois actuelles, cela pourra entraîner la réflexion sur l'évolution du droit maritime chinois à l'avenir (§2).

§1. Le choix de la loi applicable par le juge chinois et l'incidence sur le montant de réparation

87. L'absence du système de limitation d'indemnisation des victimes de pollution en droit maritime chinois. – Rappelant qu'à l'heure actuelle, l'importance des dommages causés par la pollution pétrolière accidentelle provenant du navire explique que la pratique a attaché beaucoup d'attention aux problèmes de détermination de la loi applicable à la réparation des dommages de la pollution. Ces problèmes ont donné lieu à une jurisprudence abondante devant les juridictions chinoises. En droit maritime chinois, il n'existe ni une institution de responsabilité civile d'indemnisation du propriétaire du navire pollueur, ni une institution du fonds d'indemnisation pour la réparation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures, en gros, il n'y a pas une instrument de limitation d'indemnisation précis et claire en la matière, parce que bien que la Chine ait adhéré à la Convention CLC, mais la Chine n' a pas introduit en droit chinois interne des dispositions reprises de la Convention CLC par une loi chinoise (non pas comme en France). Elle ne crée pas non plus un système proprement dit chinois d'indemnisation (contraire aux Etats-Unis - loi propre: l'OPA). De ce fait, il est regrettable qu'il manque de loi spéciale pour régler des phénomènes particulières, bien évidemment, importantes.

88. Conflit jurisprudentiel chinois. Transports nationaux. Texte applicable. Caractère ambigu sur la limitation d'indemnisation– De telle manière, le juge chinois dispose d'une grande liberté pour trancher ce type de litige à travers de différents textes. S'agissant du problème pour déterminer si la responsabilité civile d'indemnisation du propriétaire du navire pollueur revêt-elle un caractère limitatif, la réponse est tout à fait controversée parmi les juges chinois, entre eux, certains prônent le principe de réparation intégrale en se référant aux Principes généraux du droit civil, dans certaines décisions, les juges chinois préfère l'application de la Convention CLC, à savoir que la responsabilité civile du propriétaire est limitée. Pour d'autres, ils choisissent le régime général de limitation de responsabilité du transporteur des marchandises prévu par le Code maritime chinois qui est un droit maritime commun en Chine. Déjà, d'ailleurs, le trouble des tribunaux chinois se manifeste. Les certaines affaires que nous avons déjà vues, en témoignent.

89. L'affaire *MINGONGRAN 2 (supra 41).* – Tout abord, dans l'affaire *MINGONGRAN 2,* le tribunal maritime de *Canton* par la décision rendue, a fait prévaloir la Convention CLC. Pour le tribunal maritime de Canton, il a considéré que la Chine est partie à la Convention CLC, La convention CLC pourrait être applicable au navire chinois qui transporte des hydrocarbures dans la navigation littorale chinoise. Le fait de litige est suivant qu'il s'agit d'une collision entre les deux pétroliers battant pavillon chinoise en eaux littorales chinoises, et que le pétrolier *MINGONGRAN 2* transporte de moins de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac dans la navigation nationale, l'abordage a entraîné la pollution pétrolière sur le littorale de Canton, les pêcheurs ont subi les pertes environ 38 millions de yuans; le tribunal a considéré qu'outre la Convention ne précise pas non plus la condition d'application relative à la taille du navire, de sorte que la Convention s'applique aux tous navires de mer qui transportent effectivement des hydrocarbures persistants en vrac comme cargaison. De plus, la Chine n'a fait aucune réserve sur les dispositions de la Convention. Dans le cas d'espèce, le propriétaire du navire pollueur pourrait demander de limitation de sa responsabilité en vertu de l'article V de la Convention. D'autre côté, le Règlement sur la prévention de la pollution par les navires stipule une règle général , dans l'article 13, visant la possibilité de l'application de la Convention CLC par les navires qui transportent de plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac comme cargaison en matière du transport maritime international. *À contrario*, il n'exclut pas les navires qui transportent de moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac dans la navigation nationale du champs d'application de la Convention *CLC*.

En définitive, l'article 208 du Code maritime chinois a énoncé expressément que le Chapitre XI intitulé la limitation de responsabilité des créances maritimes ne s'applique pas à la demande d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures prévue par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour dommages dus à la pollution par hydrocarbures à laquelle la Chine est partie. De sorte que le code maritime chinois ne s'applique pas au conflit relative à la responsabilité civile des dommages de pollution par hydrocarbure.

Il en résulte qu'en vertu de la Convention, le tribunal maritime de *Canton* a

accepté la demande de limitation de la responsabilité de deux propriétaires des navires pollueurs. L'analyse est contestable, car, d'une part, le système d'indemnisation prévue par la convention se situe toujours dans le contexte international, les règles du plafonnement de responsabilité ne pourront pas être considérées toujours comme convenables eu égard au caractère particulier du contexte national, d'autre part, faut-il mieux prendre en considération des transports maritimes nationaux dans la situation économique, sociale et politique chinoise . S'il faut alors garder un sens à l'arrêt, cela ne pourra penser que le tribunal maritime de *Canton* a interprété de manière très ouverte le champ d'application de la Convention de *CLC*.

Cette analyse n'est pas pourtant partagée par les autres juridictions chinoises.

90. L'affaire *Yan Jiu oil 2*[110]. – En revanche , les autres juridictions chinoises l'interprètent avec rigueur. dans une affaire *Yan Jiu oil 2* du 16 août 1994, bien qu'elle ne présente pas non plus l'élément d'extranéité comme la dernière affaire. la décision du tribunal maritime de *Qing Dao* a rejeté la demande du propriétaire du pétrolier pollueur qui a invoqué le bénéfice de la limitation de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures prévue par la Convention de 1969, quand le navire *Yan Jiu oil 2* battant pavillon chinoise, a échoué sur eaux littorale de *Qing Dao* en Chine, ensuite, le navire a déversé quasiment le total de 995 tonnes des hydrocarbures transportés en eaux littoraux de *Qing Dao*, à proximité de lesquelles les produits de la mer d'élevage sont contaminés gravement par les hydrocarbures déversés accidentellement. Le juge a posé un principe qu'en l'occurrence, la Convention de 1969 n'est pas applicable au pétrolier qui transporte de moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures dans la navigation nationale, il faut se référer à la loi chinoise, ici appliquer les principes généreux du droit civil pour régir le problème.

Mais il est intéressant de savoir que la décision a énoncé ce principe nouveau de façon tout à fait générale et il faut de douter de son bien-fondé ainsi que de son

110 V. l'affaire *Yanjing oil 2. le document sur décision civil de la Cour populaire suprême du province de Shandong;* n° affaire: *(2007), Lou suprême Jing Zhong zi N°32* , Obs. SI Yu, « *research on applicable law in the compensation of oil pollution damages from the coast ship* », *Journal of Dalian maritime university (social science edition*), 2002, 1(1)

opportunité sans prise en compte la spécialité du transport maritime. Malgré là, La solution est reprise dans une affaire *Athens horizon*[111].

91. Appréciation – Le confit est persistant entre les juridictions chinoises en matière du montant de la réparation des victimes de pollution pour les litiges nationales (transports nationaux). On est en droit de regretter qu'en effet la jurisprudence chinoise en la matière se caractérise par une tendance confuse, proche de l'incohérence.

L'on peut s'interroger sur les raisons de ce conflit. Ces raisons sont diverses. Outre que le tribunal maritime de *Canton* paraît avoir une conception ouverte du champ d'application de la Convention de 1969, alors que cette conception est condamnée par le tribunal maritime de *Qing dao,* Il semble que, très favorable au principe de la réparation intégrale du droit commun dans les transports maritimes nationaux, il n'a pas pris conscience du caractère spécifique du domaine de transport maritime, surtout le transport d'hydrocarbures, où il existe la complexité des relations juridiques, notamment l'incidence énorme et variable des accidents sur l'environnement, les charges diverses lourdes imposées au propriétaire du navire pollueur, etc.

Quoi qu'il en soit, il résulte de la jurisprudence chinoise que, pour les litiges relatives à la réparation des dommages de pollution, le juge doit rechercher quelle est la loi applicable couvrant les dommages de pollutions par transports maritimes nationaux afin d'y déterminer si, aux termes de cette loi, le montant d'indemnisation de tel type de dommages est limité. Si c'est le cas, le propriétaire du navire pollueur pourrait se prévaloir d'une demande de limitation de sa responsabilité civile, cela produira ses effets à son égard. Si c'est pas le cas, le principe de la réparation intégrale du droit commun sera susceptible d'être préféré, alors que les enjeux liés aux engagements du propriétaire du navire pollueur chinois sont lourds. La tâche du juge, s'il accomplit celle-ci fidèlement, sera rude. Celle-ci soulève d'immenses difficultés. Déterminer la loi applicable à la responsabilité civile de réparation du

111 V. Navire *Athens horizon*, note SI Yu, « *research on applicable law in the compensation of oil pollution damages from the coast ship* », *Journal of Dalian maritime university (social science edition*), 2002, 1(1)

propriétaire du navire pollueur chinois n'est jamais facile, au moins pour l'instant, en rechercher le contenu sur un point aussi précis et technique relèvera souvent de l'exploit impossible. Outre que les textes chinois à jour varient sur la question, il n'est que de penser à certaines lois générales pour mesurer la difficulté de la tâche.

Observons enfin que La bonne administration du procès s'en trouvera souvent compromise. Bien entendu, dans le principe, il faut se réjouir d'une unification de la jurisprudence chinoise. La sécurité juridique est à ce prix. Mais encore il convient de la situer dans son contexte, alors notre option que pour résoudre la question du caractère limitatif de la responsabilité civile du propriétaire du navire pollueur, le but de la condamnation devra être claire: assurer aux victimes de pollution une protection en parfaite harmonie avec les principes tant de la convention que de la loi, et aussi prévenir la pollution de l'environnement. Comme le manifeste le droit américain, *l'Oil Pollution Act,* elle montre tout d'abord que les effets à attendre d'un régime de responsabilité sur la prévention des marées noires peuvent être importants. Elle confirme ensuite la supériorité généralement prêtée aux instruments économiques par rapport aux instruments réglementaires en matière de politique environnementale.

À l'analyse des textes chinois par des indécisions de la jurisprudence, l'on voit apparaître des failles qui révèlent le contraste entre l'objectif poursuivi et le résultat atteint. Cette efficacité mitigée d'indemnisation est mise en évidence par l'inexistence du régime spécifique en la matière et l'imprécision de la règle existante proprement dite applicable.

Au-delà des indécisions de la jurisprudence chinoise, il faut remarquer dans la paragraphe suivante que la doctrine chinoise fait les efforts pour s'embrouiller avec les textes existants pour dissuader les auteurs de pollution des eaux nationales.

§2. l'application du Code maritime chinois : solution permanente ?

92. La tendance de la doctrine chinoise – S'agissant de déterminer le montant d'indemnité du propriétaire du pétrolier qui cause la pollution en eaux chinoises, ce qui soulève beaucoup de difficultés devant les juridictions chinoises. Bien que

n'existant ni le système de responsabilité civil, ni le système de fonds d'indemnisation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures en eaux chinoises, ni le système d'assurance obligatoire de manière expresse dans le contexte juridique chinois, la doctrine dominante chinoise a plus récemment avancé quand même sur ce point, ce qui fonde les attitudes auxquelles il est ici fait référence, c'est le compte pris de la compromise entre la protection des victimes de pollution par hydrocarbures et la promotion d'une flotte marchande nationale capable de soutenir la concurrence internationale. La position prise par la doctrine avait fait des preuves de façon brillante à l'épreuve de la pratique en recueillant un certain consensus international.

Concrètement, la doctrine dominante fait la référence au Code maritime chinois en fonction de laquelle, le propriétaire du pétrolier pourra demander la limitation de sa responsabilité, une fois son navire battant pavillon chinoise dans la navigation nationale se produit la pollution accidentelle sur les eaux chinoises. Les raisons de ce choix se résument que d'une part, le Code maritime chinois est un droit proprement dit maritime, bien qu'il vise les transports maritimes de marchandises, il propose un droit commun maritime en Chine, mais l'on peut s'en inspirer par rapport aux transports spéciaux d'hydrocarbures. Alors que le Code pose le principe fondamentale des transports maritimes comme la convention internationale, et certains droits nationaux (la France,par exemple), à savoir que le transporteur maritime est responsable de plein droit du dommage ou de la perte. Mais ce principe ne porte pas les entraves à l'établissement du régime de limitation de la responsabilité[112].

En deuxième lieu, s'il n'y a pas de doute que le Code maritime chinois qui vise les transports maritimes de marchandises par mer, les dommages de pollution par hydrocarbures résultent tout à fait du litige en matière du droit maritime, ceci correspond à la condition de la compétence des tribunaux maritimes prévue dans « Quelques dispositions de la Cour populaire suprême sur l'étendue des cas d'être diverti par les tribunaux maritimes »[113] qui interprète le champ d'application des

112 En ce sens, Yuzhuo SI, *Le régime juridique de la réparation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures,* Annuaire de l'Université des affaires maritimes de DALIAN en 2002 p.57

113 « Quelques dispositions de la Cour populaire suprême de la République populaire de Chine sur

cas d'être diverti par les tribunaux maritimes, bien évidemment, la loi applicable en matière du litige maritime est le Code maritime chinois.

En troisième lieu, la portée de l'article 208. 2 du Code maritime chinois est mise en jeu. Parce qu'en principe, le propriétaire du navire peut bénéficier la limitation de responsabilité maritime, mais l'article 208 indique précisément les cas exceptés qui ne bénéficient pas de la limitation, y compris la demande de la préjudice de pollution par hydrocarbures réglée par la Convention CLC. À notre connaissance, si pour espérer mieux compréhender cet article qui exclut la responsabilité des dommages par la pollution pétrolière du régime de la limitation de responsabilité prévu par le CMC, il faut souligner ici sur deux points: d'une côté, cela ne signifie pas que s'agissant des préjudices de pollution par hydrocarbures, la responsabilité du propriétaire du navire pollueur est illimitée, par contre, parce que la Convention CLC stipule le régime spécial de la limitation de la responsabilité, ainsi, le régime spécial l'emporte, le CMC ne s'applique pas comme un régime général en la matière. D'autre côté, faut-il bien noter que si les dommages de pollution accidentelle par hydrocarbures provenant du navire ne sont pas visés par la convention CLC, comme nous l'avons déjà remarqué, en ce qui concerne les dommages de pollution occasionnés par un navire chinois en eaux chinois (la navigation nationale). De ce point de vue, le CMC s'applique, bien évidemment aux transports nationaux sur les eaux littorales chinoises[114].

En définitive, observons que l'article 207.1 prévoit que « *la personne responsable peut demander de limiter sa responsabilité conformément aux dispositions du présent chapitre, en ce qui concerne les créances en cas de perte de vie ou blessures ou des pertes ou des dommages à la propriété, y compris les dommages aux travaux portuaires, bassins, voies navigables et aides à la navigation survenu à*

---

l'étendue des cas d'être diverti par les tribunaux maritimes » adoptée par le Comité judiciaire de la Cour suprême à la 1187e séance, le 9 août 2001, sont promulguées et entrées en vigueur à compter du 18 septembre 2001. conformément à la loi de procédure civile de la République populaire de Chine, la loi de procédure spéciale de la République populaire de Chine sur les litiges maritimes, la loi sur la procédure administrative de la République populaire de Chine et les conventions internationales pertinentes adhéré ou approuvé par la Chine, en se référant aux pratiques internationales et sur la base des expériences pratiques dans le procès maritime de la Chine, pour résumer le champ d'application des cas d'être diverti par les tribunaux maritimes.

114 En ce sens, Xiangyong CHEN, Shouwhi AN, « quelques problèmes et la pratique juridique en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures venant du navire », *Revue manuelle du jugement chinois maritime 2003, l'éditeur du transport populaire*. 2004.p.20

bord ou en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations de sauvetage, ainsi à titre de dommages indirects résultant des derniers ». il s'ensuit que outre les dommages de pollution par hydrocarbures dans les eaux littorales chinoises pourront être régis par cet article, de surcroît, le propriétaire du navire pollueur pourrait se prévaloir de la plafonnement de sa responsabilité prévu par l'article 210 du CMC[115].

93. Réflexion sur l' évolution du structure du droit maritime chinois à l'avenir – Face à l'insatisfaction suscitée par le dispositif général de responsabilité et d'indemnisation du CMC. De même, la Chine a multiplié les effets visant à moderniser son système juridique pour protéger l'environnement eu égard au politique de développement durable. Parmi ces efforts, il convient de regarder plus attentivement comme la Loi sur la protection de l'environnement, la Loi sur la protection de l'environnement maritime, le Règlement sur la prévention de la pollution par les navires etc. mais La loi sur la protection de l'environnement ne s'applique aux navires, les deux dernières sont plutôt des lois administratives, en plus leur contenus sont générales, difficiles d'être utilisées directement en pratique sur des questions de pollution maritime par des navires d'hydrocarbures.

---

115 L'article 210 du CMC prévoit que « la limitation de responsabilité pour les créances maritimes, sauf disposition contraire prévue à l'article 211 du présent code, doit être calculé comme suit :

1. en ce qui concerne les demandes pour perte de vie ou de personnel , 333.000 unités de compte pour un navire d'une jauge brute allant de 300 à 500 tonnes; pour un navire d'une jauge brute de plus de 500 tonnes, la limitation sous a) ci-dessus est applicables aux 500 premières tonnes et les montants suivants en plus de celle énoncée au point a) sont applicables à la jauge brute de plus de 500 tonnes: pour chaque tonne de 501 à 3 000 tonnes: 500 unités de compte, pour chaque tonne de 3001 à 30 000 tonnes: 333 unités de compte; pour chaque tonne de 30 001 à 70 00 tonnes: 250 unités de compte; pour chaque tonneau au dessus de 70 000 tonnes: 167 d'unités de compte.

2. En ce qui concerne des demandes autres que celui de la perte de la vie et personnelles, 167 000 unités de compte pour un navire d'une jauge brute allant de 300 à 500; pour un navire d'une jauge brute de plus de 500 tonnes, la limitation sous a) ci-dessus est applicable pour les 500 premières tonnes, et les montants suivants en plus de celle sous a) est applicable à la part de plus de 500 tonnes: pour chaque tonne de 501 à 30 000 tonnes: 167 unités de compte; pour chaque tonne 30 001 à 70 000 tonnes: 125 unités de compte; pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonnes: 83 unités de compte.

3.Lorsque le montant calculé en conformité avec l'alinéa 1 ci-dessus est insuffisante pour le paiement de demandes pour perte de vie ou blessures qui y sont énoncées en totalité, le montant calculé en conformité avec l'alinéa 2 doit être disponible pour le paiement du solde impayé des créances visées sous paragraphe 1, et ce solde impayé vient en concurrence avec les demandes énoncées à l'alinéa 2 .

4. Toutefois , sans préjudice du droit de réclamation pour perte de vie ou blessures en vertu de l'alinéa 3, les réclamations au titre du préjudices d'abriter les travaux, bassins, voies navigables et aides à la navigation doivent avoir la priorité sur les autres créances en vertu de l'alinéa 2.

5. La limitation de responsabilité pour tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire, ou à l'égard duquel, il fournit des services de sauvetage, doit être calculée selon une jauge brute de 1 500 .

6. La limitation de responsabilité pour les navires d'une jauge brute ne dépassant pas 300 tonnes et ceux qui participent à des transports entre les ports de la République populaire de Chine ainsi que ceux d'autres travaux côtiers seront élaborées par les autorités compétentes des Transports et des Communications du Conseil des Affaires d'Etat et mis en œuvre après sa limitation étant soumis et approuvés par le Conseil des Affaires d'Etat. »

À l'analyse des textes chinois l'on voit apparaître des failles qui révèlent le contraste entre l'objectif poursuivi et le résultat atteint. Il convient plus que jamais de se demander si le droit chinois de la responsabilité civile pourrait espérer mieux appréhender les pollutions majeures résultant du transport maritime. La résolution de cette question pourrait supporter de surmonter deux types de difficultés, après la prise en conscience des enjeux économique, sociale, juridique et politique en Chine, l'analyse avait le mérite de mettre en place un système d'indemnisation, ce qui étant urgent et nécessaire de créer d'une part, une institution interne de responsabilité spéciale civile comme objective et limitative, pour réparer des victimes de pollution marine accidentelle par des transports nationaux, qui est exclus du champ d'application de la Convention CLC . D'autre part, une institution de fonds complémentaire d'indemnisation en Chine pour réparer les dommages qui ne sont pas indemnisés par le premier système de responsabilité civile, et aussi promouvoir une institution d'assurance obligatoire s'inspirant du système international d'indemnisation ou celui en droit américain. Toutes les instituions permettront la garantie de la réparation efficace aux victimes de pollutions et de la solvabilité des propriétaires des navires pollueurs, ainsi que la prévention de la pollution de l'environnement, enfin la harmonie avec l'esprit international.

Conclusion en formulant le vœu que, s'agissant du trouble tant des tribunaux que des doctrines chinois, au regard de la règle du plafonnement de la responsabilité des auteurs de pollution en eaux nationales, pour le but de les dissuader, la réception des règles international ou du droit comparé (l'incidence de l'OPA) en droit maritime chinois ne pourra pas consister cependant simplement à recopier de manière passive les dispositions du droit international et du droit comparé, parce que le droit des régimes de responsabilité se caractérise par la recherche constante d'un équilibre entre les intérêts des victimes et ceux des responsables de la pollution. Tandis que pour ces dernier, à savoir le propriétaire et la pollution ou le risque de pollution des mers est un élément de leur exploitation, pour les victimes, elle correspond à une activité dont elles ne tirent aucun profit immédiat[116]. Voilà le législateur chinois devra maintenir fermement comme elle en a parfaitement le

116 V. Jean-claud Dakouri Thèse de doctorat « Le droit maritime internationale et le transport des hydrocarbures», *l'Université Pers Maastricht*, en 2011

pouvoir, le caractère spécial des transports nationaux d'hydrocarbures, pour chercher constamment à rendre objectives, à préciser ou à innover les règles du droit maritime chinois qui visent le système d'indemnisation, et qui sont parfois dépassées par l'évolution de la pratique commerciale.

CONCLUSION

A l'instar des autres modes de transport, la question de responsabilité de l'entreprise maritime des transports d'hydrocarbures apparaît comme un point sensible dans le droit des régimes de responsabilité. Notre étude met en évidence l'existence des normes internationales et nationales régissant le transport maritime des hydrocarbures. Notamment relatives aux règles dissuasives en matière d'indemnisation des victimes de la pollution par hydrocarbures. Même si ces réglementations ne sont pas sans défauts, elles ont le mérite de poser un régime servant au mieux les intérêts des victimes et la protection, la préservation des milieux marins[117].

Le régime d'indemnisation des victimes de pollution semble de plus en plus connaître une évolution favorable aux victimes des dommages de pollution par hydrocarbures. Celle-ci découle d'une part, de la nécessité de l'adaptation d'une institution de la responsabilité spécifique civile qui pèse sur le propriétaire du navire pollueur, et d'une institution d'indemnisation qui prend en charge du dommage non réparé par le jeu de la responsabilité du propriétaire du navire.

Le droit maritime international a élaboré un système en faveur des victimes grâce au système de dispense de la preuve de la faute à travers la responsabilité de plein droit, ainsi que l'élargissement de l'assiette des préjudices indemnisables. Par ailleurs, l'institution de la responsabilité civile du propriétaire du navire pollueur est caractérisé par de nombreuses garanties d'indemnisation des victimes de pollution et par des déchéances. Il s'agit du principe de la canalisation de responsabilité civile et de l'institution d'assurance obligatoire. En outre, les victimes de pollution par hydrocarbures profitent énormément de la déchéance du droit à la limitation

117 En ce sens : Julien HAY, Thèse de doctorat «Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires», *l'université de Bretagne occidentale, École doctrinale des sciences de la mer, Centre de Droit et d'Économie de la Mer,* en 2006.

financière et l'exonération de la responsabilité civile du propriétaire du navire.

En plus, il est indéniable que le système international d'indemnisation permet les relèvements successifs des montants d'indemnité alloués aux victimes. Par conséquence, l'indemnisation des dommages de pollution causé par une pollution accidentelle joue dans le sens d'une internalisation de ces coûts, elle-même est susceptible d'inciter à une meilleure prévention des accidents.

D'une manière générale, le système d'indemnisation est bon mais reste modifiable, notamment dans le sens d'une reconnaissance toujours plus important du préjudice écologique pur, et ce dans un but purement écologique.

En interne, le droit maritime chinois présente l'insuffisance ou plutôt les lacunes sur la réparation des dommages de pollution par hydrocarbures consécutifs à un accident subi par pétrolier chinois en eaux chinoises. Ce qui se caractérise par les domaines diverses: par exemple d'abord l'imprécision des textes proprement dits applicables en la matière provoque les interprétations différentes du régime de la réparation des victimes par tant la jurisprudence que la doctrine chinoise. Parmi des textes en vigueur, certains sont droit commun qui pose les règles générales , tout à fait sans la prise en considération du caractère spécifique du transport maritime d'hydrocarbures, l'inexistence des règles spéciales d'indemnisation compromet la garantie des victimes de pollution. Elle pourra produire la promotion des actes implicitement de la pollution. En plus, la définition des dommages réparables soulève de grand débat devant les juridictions chinois, surtout par rapport aux dommages à médium et long termes (par exemple le dommage à l'environnement), ce qui met en cause directement les intérêts des victimes de pollution. Enfin, si les victimes de pollution pourront finalement obtenir l'indemnité, le montant d'indemnisation reste encore controversable devant la jurisprudence et la doctrine chinoise. Encore faut-il remarquer ce qui n'est pas traité dans le présent mémoire, les auteurs de pollution en eaux chinoises, l'établissement des preuves des préjudices imputables au propriétaire du navire, les causes de déchéances de droit à limitation soulèvent autant de controverses devant les juridictions chinoises.

À l'analyse minutieuse de la situation des règles confuses relatives à la réparation

des dommages de pollution en eaux chinoises par les navires chinois, l'adaptation d'un système propre et efficace d'indemnisation est mis en évident à la satisfaction des exigences de l'économie de marché, l'harmonisation au niveau international et une meilleure protection des intérêts légaux des victimes chinois. La structure générale à l'avenir du système propre d'indemnisation qui vise les transports nationaux d'hydrocarbures pourront se rapprocher du système international. L'influence du droit maritime international s'explique aussi par les valeurs communes entre les objectifs recherchés par le législateur chinois dans la réforme du droit maritime chinois et international. L'on pourra imaginer que le système de la réparation des dommages de pollution par hydrocarbures mettra aussi en œuvre deux instituions, d'une part, une responsabilité spécifique de plein droit qui pèse sur le propriétaire du navire pollueur qui pourra bénéficier de la limitation de sa responsabilité, avec l'exception faite de dommages causés personnellement avec intention ou témérité. d'autre part, la prise en charge par une institution de fonds complémentaire du dommages dus à la pollution par hydrocarbure, y aussi introduis une institution d'assurance obligatoire, les innovations du régime d'indemnisation supposent l'équilibre entre l'intérêt des victimes et la solvabilité du propriétaire du navire et les entreprises pétrolières. Ce système interne d'indemnisation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures imaginé aura un bel avenir en perspectives.

BIBLIOGRAPHIE

I. – Traités et manuels

Alexandre KISS et Jean-Pierre BEURIER, *Droit international de l'environnemen*t, Collections Études Internationales, Paris, Éd. Pedone, 2000, p.370.

Chao WU, *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures : Responsabilité et indemnisation des dommages*, Paris, Pedone, 1994

. Guangxing ZHANG, *Droit des obligations en général*, l'éditeur du droit chinois, 2007, p.4.

Guoping XU, *Le régime juridique d'indemnisation des dommages par la pollution pétrolière provenant du navire*, l'Université de Pékin, Manuel, 1er éd, 2004.

Liying ZHANG, *droit maritime: théories principes, jurisprudence,* l'Université de Qing Hua ,Manuel, 1er éd, 2002.

P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2e éd, 2010.

Yuzhuo SI, *Le régime juridique de la réparation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures,* Annuaire de l'Université des affaires maritimes de DALIAN, 2002.

Shangkuan SHI, *Droit des obligations en général,* l'éditeur de la société de l'imprimerie Tai Rong Ltd.,1978, p.129.

II. – Thèses et mémoires

Cécile LIN «Les compagnies pétrolières chinoises dans la stratégie de puissance de Pékin», *Mastère Marketing & Management, l'école de commerce Paris-singapore ,* en 2009, pp. 10 et ss.

Jean-claud Dakouri, Thèse de doctorat « Le droit maritime international et le transport des hydrocarbures», *l'Université Pers Maastricht*, en 2011

Julien Hay, Thèse de doctorat «Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires» , *l'université de Bretagne occidentale, École doctrinale des sciences de la mer, Centre de Droit et d'Économie de la Mer,* en 2006.

Meili WANG, Thèse de doctorat «Le régime juridique d'indemnisations des dommages dus à la pollution pétrolière par les navires», *l'université du droit et science politique du sud-ouest de la Chine,* en 2001.

Qiang WANG, mémoire « Le projet de reforme du code maritime chinois », *Faculté de droit et de sciences politique, d'Aix – Marseille,* en 2006, p.9 et ss.

Yves Didier TIEBLEY, « La Côte d'Ivoire et la gestion durable des ressources naturelles marines », Thèse unique, *Droit Public, Université de Maastricht*, 20 mai 2010, P. 123.

III.– Articles

A. VIALARD, « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures », *DMF* 2003. P.435

Axelle Prior LAUSANNE, « La pollution accidentelle par les hydrocarbures », Travail de licence, le 26 mars 2001, in *http://www.icdp.ch/Ancien_icdp/Environnement/Copie%20d%20hydrocarbures.pdf* pp.19-20 du 11/05/011

Aziz SAHEB-ETTAHAB, « La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses », *Revue Juridique Thémis,* n°32, *éd. Thémis, Montréal,* 1998, p.535.

CDRE, les accidents de référence, Marrée noire, in http://www.marees-noires.com/fr/pollution/maree-noire/accidents-de-reference.php

Jean-Daniel TROYAL*, « Pollution par hydrocarbures et transport maritime », in http://www.afcan.org/dossiers_juridiques/pollution_transport.html* en 2006. p. 1.

J.C. Soyen, « le *Torrey Canyon* et le droit de la mer », *le Monde*, 28 et 29 avril 1967

Louis ZHANG, docteur en droit, « Droit Maritime Chinois » *DMF* 1994: P. 73.

Michael FAURE et WANG Hui, « Financial caps for oil pollution damage: A historical mistake ?' », *Marine Policy,* n°32, *Elsevier*, 2008.

Michel Marchand, « Les pollutions marines additionnelles. Au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer », *Revue Annales des Mines, Responsabilité & Environnement,* juillet : p.70-92. p.1.

Shuyi WANG, « Le système d'administration de l'environnement de Chine », in *http://www.legiscompare.fr/site-web/IMG/pdf/10-WAng_ShuyiOK.pdf* en 2010.

SI Yuzhuo, « la loi applicable sur l'indemnisation des dommages dus à la pollution pétrolière venant du navire. », *Journal de l'Université des affaires maritime de Dalian, l'éditeur de science sociale*, 2002, n° 1 (1).

Xiangyong CHEN, Shouwhi An, « quelques problèmes et la pratique juridique en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures venant du navire », *Revue manuelle du jugement chinois maritime 2003, l'éditeur du transport populaire*. 2004.

YAN Bing et de LANG yi, « En avant toute », *Journal de la chine pictorial in http://www.rmhb.com.cn/chpic/htdocs/france/200810/news/7-1.htm en octobre 2008*

Yan LIU « la gravité de la pollution accidentelle du fait du transport des hydrocarbures par les navires », Journal de XINHUA in www.news.xinhuanet.com/video/2007-06/01/content_6182888.htm du 1er juin 2007. pp.1 et 2.

Yann Arthus-Bertrand, « Pollution des mers », in www.goodplanet.info/Pollution/Oceans/Sea-pollution du 16 mars 2009, p. 1.

IV. – Commentaires de jurisprudence

L'affaire *Longbo 6* : le numéro d'affaire: (2003) *Hubei China four final word* n° 6, obs. SI Yuzhuo, « la loi applicable sur l'indemnisation des dommages dus à la pollution pétrolière venant du navire. », *Journal de l'Université des affaires maritime de Dalian, l'éditeur de science sociale*, 2003, n° 2 (1)

L'affaire *Yanjing oil 2. le document sur décision civil de la Cour populaire suprême du province de Shandong;* n° affaire: *(2007), Lou suprême Jing Zhong zi N°32* , Obs. SI Yu, « *research on applicable law in the compensation of oil pollution damages from the coast ship* », *Journal of Dalian maritime university (social science edition*), 2002. 1(1) .

V. Rapports publics

Marie-José LITTMANN-MARTIN et Claude LAMBRECHTS, « Rapport général», Le dommage écologique en droit interne, communautaire et comparé, Actes du colloque organisé les 21 et 22 mars 1991 à *la Faculté de droit, d'économie et de gestion de l'Université de Nice Sophia-Antipolis, Paris, Economica,* 1992, p.53

VI. Sites internet

Code maritime chinois:
http://www.kd325.com/ShowArticle.shtml?ID=201051016305783903.htm

Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 1969 :
http://www.ecolex.org/server2.php/libcat/docs/TRE/Full/Fr/TRE000120.pdf

ITOPF. « Effets de la pollution par les hydrocarbures sur l'environnement »
http://www.itopf.com/informationservices/publications/French/documents/TIP13_FR_EffectsofOilPollutionontheEnvironment.pdf

Jean-Daniel TROYAL, « Pollution par hydrocarbures et transport maritime » :
http://www.afcan.org/dossiers_juridiques/pollution_transport.html

Journal de XINHUA, « dans les années récentes, les accidents majeurs en Chine »:
http://news.xinhuanet.com/video/2007-06/01/content_6185341.htm

La circonstance de la pollution pétrolière par navires chinois en eaux chinoises
http://news.xinhuanet.com/video/2007-06/01/content_6182888.htm

L'affaire du MINGONGRAN 2 :
http://wenku.baidu.com/view/bf937ce819e8b8f67c1cb91c

La loi de République populaire de Chine sur la protection de l'environnement maritime (amendée 1999) :
http://www.eduzhai.net/yingyu/615/763/yingyu_246780_6.html

La loi de République populaire de Chine sur la pêche :
http://blog.sina.com.cn/s/blog_c336ab390101k3jl.html

Le régime juridique d'indemnisation des dommages par la pollution du fait du transport maritime national d'hydrocarbures en droit chinois
http://cdmd.cnki.com.cn/Article/CDMD-10652-2007145492.htm

Les accidents de référence, Marrée noire , CDRE, in
http://www.marees-noires.com/fr/pollution/maree-noire/accidents-de-reference.php

YAN Bing et de LANG yi, « En avant toute », Journal de la chine pictorial ,
http://www.rmhb.com.cn/chpic/htdocs/france/200810/news/7-1.htm

Yan LIU « la gravité de la pollution accidentelle du fait du transport des hydrocarbures par les navires », Journal de XINHUA :
www.news.xinhuanet.com/video/2007-06/01/content_6182888.htm

Yann Arthus-Bertrand, « Pollution des mers », in
www.goodplanet.info/Pollution/Oceans/Sea-pollution

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE 1. LES PRINCIPES GÉNÉRAUX DU DROIT CIVIL DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE (VERSION FRANÇAISE).....113

ANNEXE 2. LE CODE MARITIME CHINOIS (VERSION ANGLAISE « MARITIME LAW OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA »).....145

ANNEXE 1. LES PRINCIPES GÉNÉRAUX DU DROIT CIVIL DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE

les dispositions sont traduites comme visant "la présente loi". L'auteur de la traduction remercie Tang Jue du cabinet Thieffry à Shanghai pour l'observation de la difficulté de traduction.

La loi a été adoptée à la Quatrième Session de la Sixième Assemblée
Nationale du Peuple, promulguée par l'Ordonnance N° 37 du Président de la République Populaire de Chine, le 12 avril 1986 qui est entrée en vigueur le premier janvier 1987.

Table des matières

Chapitre 1 : Principes fondamentaux
Chapitre 2 : Nationalité (personnes physiques)
Section 1 : Capacité civile et la capacité pour agir en matière civile
Section 2 : Tutelle
Section 3 : Déclarations de personnes disparues et de décès
Section 4 : Entreprises individuelles et entreprises familiales exploitant des baux agricoles
Section 5 : Entreprises en nom collectif
Chapitre 3 : Personnes morales
Section 1 : Règles générales
Section 2 : Entreprises personnes morales
Section 3 : Organes officiels, institutions et organisations sociales en tant que personnes morales
Section 4 : Exploitations en coopération
Chapitre 4 : Les actes civils et les mandats
Section 1 : Actes civils
Section 2 : Mandats
Chapitre 5 : Droits civils
Section 1 : Droits de propriété et droits y afférant
Section 2 : Droits des créanciers
Section 3 : Droits de propriété intellectuelle
Section 4 : Droits personnels
Chapitre 6 : Responsabilité civile
Section 1 : Règles générales

Section 2 : Responsabilité civile pour violation de contrats

Section 3 : Responsabilité civile pour violation de droits d'autrui

Section 4 : Modalités d'assumer la responsabilité civile

Chapitre 7 : Prescription

Chapitre 8 : Application de la loi par rapport aux relations civiles étrangères

Chapitre 9 : Dispositions subsidiaires

Chapitre 1 : Principes fondamentaux

Article 1

Cet article est formulé en conformité avec la Constitution et la situation actuelle dans notre pays, sur la base de notre expérience pratique des activités civiles, pour protéger les droits et intérêts civils des citoyens et des personnes morales et pour ajuster correctement les relations civiles, afin de satisfaire les besoins du développement de la modernisation socialiste.

Article 2

La loi civile de la République Populaire de Chine régule les relations avec les biens et les relations personnelles entre sujets de droit civil de statut équivalent, notamment entre les citoyens, entre les personnes morales, et entre les citoyens et les personnes morales.

Article 3

Dans le cadre des activités civiles, les parties jouissent du même statut.

Article 4

Dans les activités civiles, les principes de l'autonomie de volonté, de l'équité, de la réparation à concurrence équivalente, de l'honnêteté et de la bonne foi seront observés.

Article 5

Les droits et intérêts civils des citoyens et des personnes morales sont protégées par la loi ; aucune organisation ni individu ne saurait leur porter atteinte.

Article 6.

Les activités civiles doivent respecter la loi ; en cas d'absence de règles législatives, elles devront respecter les politiques de l'Etat.

Article 7

Les activités civiles doivent respecter l'étique sociale et ne doivent pas porter atteinte à l'intérêt public, aller à l'encontre du plan économique, ou porter atteinte à l'ordre économique et social.

Article 8

Sauf disposition contraire de la loi, la loi civile de la République Populaire de Chine s'applique aux activités civiles à l'intérieur de la République Populaire de Chine.

Sauf disposition contraire de la loi, les dispositions de cette loi s'appliqueront aux étrangers et aux apatrides en République Populaire de Chine.

CHAPIRTE II Citoyens (personnes physiques)

Section I Capacité pour les actes civils et la capacité pour les actes civils

Article 9

Les citoyens jouiront de la capacité de jouir de droits civils de la naissance jusqu'à la mort et ils jouiront de droits civils et assumeront les obligations civiles en conformité avec la loi.

Article 10

Tous les citoyens sont égaux dans leur capacité de jouir de droits civils.

Article 11

Les citoyens atteignent la majorité à 18 ans. Ils jouiront de la pleine capacité pour les actes civils et ils ont la faculté d'entreprendre en toute indépendance des activités civiles et ils seront reconnus en tant que personnes ayant la pleine capacité pour les actes civils.

Article 12

Les mineurs de moins de 10 ans seront réputés des personnes n'ayant pas la capacité pour les actes civils et ils pourront entreprendre les activités civiles appropriées à leur âge et leur intelligence ; ils seront représentés pour les actes civils par leurs agents ad litem ou y participeront avec le consentement de leur agent ad litem.

Article 13

Les personnes souffrant de maladies mentales qui sont incapables de répondre de leurs actes ne jouiront pas de la capacité pour les actes civils et elles seront représentées pour les actes civils par leurs agents ad litem.

Les personnes souffrant de maladies mentales qui sont ne sont pas

pleinement capables de répondre de leurs actes jouiront d'une capacité limitée appropriée à son état de santé mentale ; pour les actes civils, elles seront représentées pour les actes civils par leurs agents ad litem ou elles participeront avec le consentement de leur agent ad litem.

Article 14.
Le tuteur d'une personne sans capacité civile ou ayant une capacité limitée sera son agent ad litem.

Article 15
Le domicile de tout citoyen sera le lieu enregistré en tant que sa résidence ; si sa résidence habituelle n'est pas située au même lieu que son domicile, sa résidence habituelle sera réputée correspondre à son domicile.

Section II La tutelle

Article 16
Les enfants mineurs sont sous la tutelle de leurs parents.
Lorsque ses parents sont décédés ou non pas la capacité, l'enfant mineur sera placé sous la tutelle d'une personne provenant des catégories suivantes et ayant la capacité d'exercer la tutelle :
(1) un grand parent maternel ou paternel ;
(2) une grande sÏur ou un grand frère ou
(3) tout autre parent ou ami étroitement lié avec l'enfant mineur qui accepte la responsabilité de la tutelle et qui est approuvé par les unités des parents de l'enfant mineur ou par le comité du quartier ou du village du lieu de résidence du mineur.
En cas de différend en relation avec la tutelle par rapport à un enfant mineur, les unités de ses parents ou le comité du quartier ou du village du lieu de résidence placera l'enfant mineur sous la tutelle de ses proches parents. En cas d'action en justice, le Tribunal du Peuple rendra un jugement.
Si aucune des personnes figurant sur la liste dans les deux premiers paragraphes de cet article ne peut exercer la tutelle, les unités des parents des enfants, le comité du quartier ou du village au lieu de résidence de l'enfant ou le département responsable des affaires civiles exercent les fonctions de la tutelle.

Article 17
S'agissant de personnes souffrant de maladies mentales ainsi que de celles à capacité civile

limitée, une personne des catégories suivantes sera désignée pour exercer les fonctions de tuteur :

(1) un conjoint ;

(2) un parent ;

(3) un enfant adulte ;

(4) tout autre proche parent ;

(5) tout autre parent ou ami étroitement lié avec l'enfant mineur qui accepte la responsabilité de la tutelle et qui est approuvé par les unités des parents de l'enfant mineur ou par le comité du quartier ou du village du lieu de résidence du mineur.

En cas de différend concernant une tutelle, l'unité à laquelle est rattachée la personne souffrant d'une maladie mentale ou le comité du quartier ou du village de son lieu de résidence désignera un tuteur parmi ses proches parents. En cas d'action en justice à propos de la désignation, le Tribunal du Peuple rendra un jugement.

Article 18

Les tuteurs exerceront leurs fonctions et protégeront la personne, le patrimoine et les droits et intérêts légitimes des personnes sous leur tutelle. Sauf à ce que ce soit dans l'intérêt de la personne sous tutelle, les tuteurs n'administreront pas les patrimoines des personnes sous leur tutelle.

Le droit du tuteur d'exercer ses fonctions sera protégé par la loi.

Au cas où un tuteur n'accomplirait pas ses obligations dans le cadre de la tutelle et porterait atteinte aux droits et intérêts légitimes d'une personne sous sa tutelle, il en en supportera la responsabilité ; au cas où une personne sous tutelle subirait tout préjudice pour une cause imputable à son tuteur, ce dernier devra le réparer.

Au cas où un tuteur n'accomplirait pas sa mission ou porterait atteinte aux droits et intérêts légitimes d'une personne sous sa tutelle, il en supportera la responsabilité ; en cas d'atteinte au patrimoine d'une personne sous tutelle pour une cause imputable à son tuteur, ce dernier devra réparer les pertes.Sur le fondement d'une demande par une unité ou personne concernée, les Tribunaux du Peuple ont la faculté de disqualifier tout tuteur.

Article 19

Toute personne ayant des intérêts communs avec un malade mental a la faculté de demander au Tribunal du peuple de déclarer que le malade mental ne jouit pas de la capacité civile ou jouit d'une capacité limitée pour accomplir les actes civils.

En cas de rétablissement de la personne déclarée comme ne jouissant pas de la capacité civile ou comme jouissant d'une capacité limitée pour accomplir les actes civils, et à sa demande ou celle d'une personne concernée, le Tribunal du Peuple a la faculté de la

déclarer comme jouissant d'une capacité limitée ou de la pleine capacité pour accomplir les actes civils.

Section III Déclarations de personnes disparues et décès

Article 20

Lorsqu'on a perdu la trace d'une personne depuis deux ans, quiconque y a intérêt a la faculté de solliciter du tribunal du peuple une déclaration à cet effet.

En cas de disparition d'une personne en temps de guerre, le calcul de ladurée de la disparition débute au dernier jour de la guerre

Article 21

Le patrimoine d'une personne disparue sera placé sous la tutelle de son conjoint, de ses parents, enfants adultes ou autres parents ou amis proches. En cas de différend à propos d'une tutelle, et si les personnes mentionnées ci-dessous ne sont pas disponibles ou sont incapables de recevoir ce patrimoine, il sera placé sous la tutelle d'une personne désignée par les tribunaux du peuple.

Le tuteur règle les impôts, dettes et autres frais dus par une personne disparue à partir du patrimoine de ce dernier.

Article 22

En cas de réapparition d'une personne déclarée disparue ou que sa situation est découverte, les tribunaux du peuple, à sa demande ou celle d'une personne y ayant un intérêt, révoquer la déclaration de statut de personne disparue.

Article 23

Dans l'un ou l'autre des cas suivants, tout personne y ayant intérêt a la faculté de solliciter du tribunal du peuple une déclaration de décès d'un citoyen :

(1) si la personne a disparu depuis quatre ans ou

(2) si la personne a disparu depuis plus de deux après la date d'un accident dans lequel elle a été impliquée.

Lorsqu'une personne a disparu pendant une guerre, le calcul de la durée de sa disparition débutera au dernier jour de la guerre.

Article 24

Au cas où une personne serait déclarée décédée réapparaissait ou s'il s'avérait qu'elle vit encore, le tribunal du peuple, a sa demande ou celle de toute personne y ayant un intérêt, a la faculté d'annuler la déclaration de décès.

La validité de tout acte civil légal accompli par une personne dotée de la capacité pendant la période de déclaration de décès ne sera pas affectée.

Article 25

En cas d'annulation d'une déclaration de décès, la personne déclarée décédée a la faculté de demander que son patrimoine lui soit rendu. Tout citoyen ou organisation qui a obtenu ce patrimoine conformément à la Loi relative aux successions a l'obligation de rendre les articles originaux

ou, s'ils n'existaient plus, de verser une compensation adéquate.

Section IV Entreprises individuelles et ménages paysans titulaires de baux

Article 26

« Entreprise individuelle » désigne les entreprises dirigées par des individus qui ont été immatriculées et approuvées conformément à la loi pour exploiter des opérations industrielles ou commerciales autorisées parla loi. Les entreprises individuelles ont la faculté d'adopter des enseignes commerciales.

Article 27

« Ménage paysan titulaire de baux ruraux » désigne les membres d'une organisation économique collective rurale qui entreprend la production de commodités sous contrat et dans les champs d'activités autorisées par la loi.

Article 28

Les droits et intérêts légitimes des Entreprises individuelles et des Ménages paysans titulaires de baux ruraux seront protégés par la loi.

Article 29

L'individu exploitant une entreprise individuelle répond sur son patrimoine personnel des dettes de son entreprise et la famille exploitant un bail rural répondent sur le patrimoine de la famille des dettes de leur entreprise.

Section V L'association d'individus

Article 31

« Association d'individus » désigne deux ou plusieurs citoyens associés en vertu d'un contrat dans l'exploitation en association d'une activité et travaillant ensemble tout en apportant chacun ses fonds, objets matériels, techniques, etc.

Article 31

Les associés concluront un accord écrit concernant les fonds qu'apportera chacun, la distribution des bénéfices, les responsabilités pour les dettes, les conditions d'entrée et de sortie de l'association, la dissolution etc..

Article 32

Les associés géreront et exploiteront en commun les biens apportés à leur association. Le patrimoine de l'association appartiendra à tous les associés.

Article 33

Les entreprises individuelles ont la faculté d'adopter une enseigne ; elle devra être enregistrée et approuvée conformément à la loi et elle devra exploiter des activités conformément à celles qui ont été enregistrées et approuvées.

Article 34

Les associés décideront d'un commun accord des activités à exploiter et ils auront tous le droit de les mettre en euvre et de les contrôler. engagent leur responsabilité civile pour les activités entreprises du responsable et des autres membres du personnel.

Article 35

Les associés répondent des dettes de leur association sur leurs patrimoines personnels au pro rata de leurs contributions respectives à son capital ou selon les dispositions de leur contrat. Sauf disposition contraire dans la loi, les associés répondront solidairement des dettes de leur association. Tout associé qui fait une contribution excessive au règlement des dettes de l'association aura la faculté de demander compensation de leurs associés.

CHAPITRE III Les personnes légales

Section I Dispositions générales

Article 36

« Personne morale » désigne une organisation qui a la capacité pour accomplir des actes civils, qui jouit en indépendance des droits civils et qui assume la responsabilité civile conformément à la loi.

Une personne morale jouira de la capacité civile et de la capacité pour accomplir des actes civils à partir de à son établissement jusqu'à sa fin.

Article 37

Les personnes légales devront les qualifications suivantes :

(1) elles doivent être établies conformément à la loi ;

(2) elles devront posséder les biens et les fonds nécessaires ;

(3) elles devront posséder leur propre nom, organisation et locaux et

(4) elles doivent pouvoir assumer la responsabilité civile.

Article 38

Conformément à la loi et aux statuts de l'association, le responsable qui agit au nom de l'association pour l'exercice de ses fonctions sera son représentant légal.

Article 39

Le domicile d'une personne morale sera le lieu où elle possède son siège administratif.

Article 40

À la fin d'une personne légale, elle sera dissoute conformément à la loi et elle cessera toutes autres activités.

Section II L'entreprise en tant que personne légale

Article 41

Les entreprises dont la propriété appartient à tout le peuple ou à une collective sera qualifiée en tant que personne morale dès lors qu'elles possèdent un montant de fonds conforme aux règlements de l'Etat, des statuts, une organisation et des locaux, qu'elle a la capacité d'assumer indépendamment la responsabilité civile, et qu'elle a été approuvée et immatriculée par l'autorité compétente. Les entreprises en association sino-étrangères, les entreprises en coopération sino-étrangères et les entreprises totalement à capitaux étrangers établies en République Populaire de Chine seront réputées des personnes légales en Chine si elles possèdent les qualifications d'une personne morale et si elle a été approuvée et immatriculée par l'agence administrative responsable du commerce et de l'industrie conformément à la loi.

Article 42

Les entreprises personnes légales exploiteront leurs activités conformément à celles qui ont été approuvées et enregistrées.

Article 43

Les entreprises personnes légales engageront leur responsabilité civile pour les activités opérationnelles de ses représentants légaux et des membres de son personnel.

Article 44

En cas de scission, de fusion ou de mutation importante d'une entreprise personne légale, le changement fera l'objet d'un enregistrement auprès de l'autorité compétente et en fera une annonce publique. En cas de scission ou de fusion d'une entreprise personne légale, la nouvelle personne morale née de la mutation jouira de ses droits et assumera ses obligations.

Article 45

En cas de réalisation d'un des événements suivants, une entreprise personne morale cessera d'exister:

(1) si elle est radiée en application de la loi ; (2) si elle est dissoute ; (3) si elle est déclarée en faillite en conformité avec la loi ou (4) pour d'autres raisons.

Article 46

Lorsqu'une entreprise personne morale cesse d'exister, elle annulera son immatriculation auprès de l'autorité responsable de l'enregistrement et en fera une annonce publique.

Article 47

Lorsqu'une entreprise personne morale est dissoute, elle établira un comité de liquidation et se mettre en liquidation. Lorsqu'une entreprise personne morale est dissoute ou déclarée en faillite, l'autorité compétente ou le tribunal du peuple mettra en place les organes et le personnel approprié

pour établir un compté de liquidation pour liquider l'entreprise.

Article 48

Les entreprises appartenant à tout le peuple et qui sont des personnes morales engageront leur responsabilité civile sur les biens dont l'Etat lui confie la gestion. Une entreprise sous propriété collective personne morale engagera sa responsabilité sur biens dont elle jouit de la propriété. Sauf

disposition contraire dans la loi, les entreprises en association sinoétrangères, les entreprises en coopération sino-étrangères et les entreprises totalement à capitaux étrangers qui sont des personnes morales engageront leur responsabilité civile sur les biens dont elles sont propriétaires.

Article 49

En cas de la réalisation d'un des événements ci-dessous, une entreprise personne morale assumera la responsabilité civile, son représentant légal sera passible de sanctions administratives et d'amendes et, si une infraction pénale est constituée, une instruction sera ouverte en

conformité avec la loi : (1) l'entreprise exploite des activités illégales en dehors du champ approuvé et enregistré auprès de l'autorité de l'enregistrement ; (2) l'entreprise occulte des faits des autorités responsables de l'enregistrement ou des autorités fiscales et commet une fraude ; (3) l'entreprise retire secrètement ses fonds ou occulte ses biens pour éviter de payer ses dettes ; (4) l'entreprise dispose de ses biens sans autorisation après qu'elle a été radiée, dissoute ou déclarée en faillite.

(5) L'entreprise omet d'enregistrer une mutation ou sa fin ou d'en faire une annonce publique en causant un à des personnes intéressées des lourdes pertes ; (6) l'entreprise exploite des activités interdites par la loi en causant des préjudices à l'Etat ou aux intérêts publics.

Section III Organes officiels, institutions et organisations sociales

personnes morales

Article 50

Un organe jouissant de l'indépendance financière sera qualifié en tant que personne morale à partir de la date de son établissement.Lorsque la loi n'exige pas que institution ou organisation sociale ayant le statut de personne morale accomplisse les procédures pour se qualifier en tant que personne morale, elle sera ainsi qualifiée à partir de la date de son établissement ; si la loi exige qu'elle accomplisse des procédures d'enregistrement, elle sera qualifiée en tant que personne morale après

avoir été approuvée et immatriculée.

Section IV Associations économiques

Article 51

Si une nouvelle entité économique est formée par des entreprises ou une entreprise et une institution pour exploiter une association économique et si elle engage sa responsabilité civile et est qualifiée en tant personne morale, la nouvelle entité aura le statut de personne morale après avoir été approuvée et immatriculée par l'autorité compétente.

Article 52

Si des entreprises ou une entreprise et une institution pour exploiter une association économique alors qu'elles n'ont pas le statut de personne morale, chaque partie dans l'association engagera sa responsabilité civile au pro rata de leurs contributions respectives au capital ou selon les dispositions de leur contrat sur les biens qu'elles gèrent ou dont elles sont propriétaires. Lorsqu'il est prévu par la loi ou lorsqu'il en est convenu entre les parties, les parties assumeront une responsabilité solidaire.

Article 53

Lorsqu'un contrat d'association économique entre des entreprises ou entre des entreprises et des institutions stipule que chaque partie exploitera indépendamment ses opérations, il stipulera les droits et les obligations de chaque partie et chaque partie assumera séparément ses responsabilités
civiles.

CHAPITRE IV Actes juridiques et mandats

Section I Actes juridiques

Article 54

Les actes juridiques civils sont les actes conformes à la loi des citoyens des personnes morales pour établir, modifier ou mettre fin à des droits ou obligations civiles.

Article 55

Les actes juridiques civils devront respecter les conditions suivantes : (1) l'auteur jouit de la capacité civile ;(2) l'intention exprimée est sincère et(3) l'acte n'est pas contraire à la loi ou à l'intérêt public.

Article 56

Les actes juridiques civils peuvent être accomplis par écrit, oralement ou sous toute autre forme. Lorsque la loi impose une certaine forme, cette disposition sera respectée.

Article 57

Les actes juridiques civils seront opposables dès leur formation. Sauf en conformité avec toute exception prévue par la loi ou moyennant le consentement des autres parties, leurs auteurs ne sauraient les modifier ou les résilier.

Article 58

Les actes juridiques civils suivants seront nuls (1) ceux accomplis par des auteurs ne jouissant pas de la capacité civile ; (2) ceux que les personnes jouissant de capacité civile limitée ne peuvent accomplir seules ; (3) ceux accomplis par les personnes contrairement aux intentions véritables de leurs auteurs en raison de fraude, coercition ou l'exploitation de sa situation défavorable par leurs auteurs et (4) ceux qui sont accomplis en bande avec l'intention délibérée de porter atteinte aux intérêts de l'Etat, d'une collective ou de toute tierce personne ; (5) ceux qui violent la loi ou portent atteinte à l'intérêt public ; (6) les contrats économiques qui sont contraires aux plans obligatoires de
l'Etat et (7) ceux accomplis selon les formes légales pour occulter un objet illicite. Les actes civils nuls sont inopposables ab initio.

Article 59

Toute partie a la capacité de solliciter d'un tribunal du peuple ou d'une institution d'arbitrage de modifier ou de résilier les actes civils suivants :
(1) ceux accomplis par un auteur qui s'est sérieusement mépris sur les contenus de l'acte et
(2) ceux qui sont manifestement injustes. Les actes civils résiliés seront nuls ab initio.

Article 60

La nullité partielle d'un acte civil n'affectera pas la validité des parties non-concernées.

Article 61

Quand il est déterminé qu'un acte civil est nul ou a été résilié, la partie qui en conséquence a acquis tout bien le rendra à la partie en ayant subi la perte. La partie ayant commis l'erreur compensera l'autre partie pour ses pertes subies à cause de l'acte ; en cas d'erreur des deux parties, chacune assumera sa part appropriée des responsabilités. Si les parties ont agi de concert avec une intention délibérée de nuire et ont accompli un acte civil portant atteinte aux intérêts de l'Etat, d'une collective ou d'une tierce partie, les biens qu'elles ont ainsi obtenus devront être restituée à l'Etat, à cette collective ou à cette tierce partie.

Article 62

Un acte juridique civil peut être soumis à des conditions. Les actes juridiques civils conditionnels entreront en vigueur à la réalisation des conditions.

Section II Les mandats

Article 63

Les citoyens et les personnes morales ont la faculté d'accomplir des acte juridiques civils par l'intermédiaire de mandataires. Le mandant assumera la responsabilité civile pour les actes du mandataire dans l'exercice de son mandat.

Les actes juridiques civils qui, en application des dispositions de la loi ou de l'accord des parties, doivent être accomplis par le mandant personnellement ne pourront pas être confiés à un mandataire.

Article 64

Les mandats comprennent les mandats par délégation, les mandats légaux et les mandats par désignation. Le mandataire par délégation exerce les pouvoirs qui lui ont été confiés ; les mandataires légaux exercent les pouvoirs prescrits par la loi ; et les mandataires par désignation exercent les pouvoirs définis par le tribunal ou l'unité mandant.

Article 65

L'accomplissement d'un acte juridique civil peut être confié à un mandataire par écrit ou oralement. Quand la loi l'exige, la délégation sera faite par écrit.

Lorsque la délégation est faite par écrit, l'acte comportera des mentions claires du nom du mandataire, les pouvoirs confiés et du champ et de la durée des pouvoirs, et il sera signé par le mandant ou marqué de son sceau.

En cas d'ambiguïté du mandat concernant les pouvoirs confiés, le mandant assumera la responsabilité envers les tierces parties et le mandataire en répondra solidairement.

Article 66

Le mandat n'assumera la responsabilité civile pour les actes accomplis par un mandataire agissant sans délégation de pouvoirs, au-delà du champ des pouvoirs confiés ou après l'expiration de son mandat, à la seule condition de le reconnaître rétroactivement. Lorsque l'acte n'est pas ratifié, son auteur en assumera la responsabilité civile. Lorsque le mandant sait qu'unacte civil est accompli en son nom sans le répudier, il est réputé y avoir consenti.

Lorsque le mandataire manque à ses devoirs, il assumera la responsabilité civile pour les préjudices subis en conséquence par le mandant. En cas de collusion entre le mandataire et une tierce partie pour porter atteinte aux intérêts du mandant, le mandataire et la tierce partie en répondront solidairement.

Lorsqu'une tierce partie sait que l'auteur d'un acte ne jouit pas d'une délégation de pouvoirs, qu'il outrepasse les pouvoirs délégués ou qu'il agit après l'expiration de son mandat, et qu'elle accomplit avec elle un acte juridique et cause ainsi un préjudice à autrui, la tierce partie et

l'auteur en répondront solidairement.

Article 67

Lorsque le mandataire accomplit sciemment des actes interdits par la loi ainsi que lorsque le mandant sciemment ne s'oppose pas à l'accomplissement par un mandataire d'actes interdits par la loi, le mandant et le mandataire en répondront solidairement.

Article 68

Au cas où le mandataire devait dans l'intérêt du mandant déléguer ses pouvoirs à une tierce partie, il devra obtenir le consentement du mandant.Si le consentement préalable du mandataire n'est pas obtenu, il devra en informer dans les meilleurs délais et si ce dernier s'y oppose, le mandataire assumera la responsabilité civile pour les actes du tiers délégataire ; toutefois, si l'agent désigné a agi dans un cas d'urgence pour sauvegarder les intérêts du mandant, il sera exempté de sa responsabilité.

Article 69

Le mandat par désignation se termine dans chacun des cas suivants :

(1) à l'expiration du terme du mandat ou lors de l'accomplissement de la mission faisant l'objet du mandat ;

(2) lorsque le mandant révoque le mandant ou le mandataire le refuse ;

(3) en cas de décès du mandataire ;

(4) en cas de perte de la capacité civile du mandant ou

(5) en cas de cessation de la personnalité morale du mandant ou dumandataire.

Article 70

Les mandats par désignation ainsi que les mandats statutaires se terminentdans les cas suivants :

(1) lorsque le mandat obtient ou retrouve la capacité civile ;

(2) en cas de décès du mandant ou du mandataire ;

(3) en cas de perte par le mandataire de sa capacité civile ;

(4) lorsqu'un tribunal du peuple ou l'unité ayant désigné le mandataire révoque le mandat ;

(5) lorsque la relation de tutelle entre le mandant et le mandataire se termine pour toute autre raison.

CHAPITRE V - Droits civils

Section I Propriété des biens et droits de propriété y afférant

Article 71

"La propriété d'un bien" désigne les droits du propriétaire en conformité avec la loi de le posséder, de l'utiliser, d'en tirer profit et d'en disposer.

Article 72

La propriété d'un mine ne peut être acquis par des moyens contraires à la loi. Sauf disposition législative contraire ou accord des parties disposant autrement, la propriété d'un bien obtenue par contrat ou par un autre moyen conforme à la loi sera transférée lors de la remise du bien.

Article 73

La propriété de l'Etat appartient à tout le peuple. La propriété de l'Etat est sacrée et inviolable, et aucune organisation ou individu ne saurait la saisir, la violer, la diviser à des fins privées, la retenir ou la détruire.

Article 74

La propriété des organisations collectives des masses de travailleurs appartient collectivement aux masses des travailleurs. Elle comprend :

(1) Les terres, les forêts, les prairies, les terrains indéfrichés, les plages et autres lieux définis par la loi comme étant soumise à la propriété collective ;

(2) la propriété des organisations collectives économiques ;

(3) les immeubles, réservoirs, dispositifs servant à l'irrigation, à l'éducation, à la science, à la culture, à la santé, au sport qui sont soumis à sous propriété collective et

(4) les autres biens qui sont soumis à la propriété collective. Les terres sous propriété collective appartiennent en conformité avec la loi collectivement aux paysans des villages et elles sont exploitées et gérées par les coopératives de production agricoles des villages, par d'autres organisations économiques agricoles ou par des comités de villageois. Les terres dont les propriétaires sont des organisationséconomiques agricoles de paysans peuvent être la propriété collective des paysans du village (de la ville).

Les biens sous propriété collective bénéficient la protection de la loi et aucune organisation ou individu ne peut les saisir, les violer, les diviser à des fins privées, les détruire ou illégalement les mettre sous scellé, les saisir, les geler ou les confisquer.

Article 75

Les biens personnels des citoyens comprennent leurs revenus licites, logement, épargne,

articles de la vie quotidienne, objets d'art, livres, documents de référence, arbres, cheptel, ainsi que les moyens de production dont la possession est autorisée par la loi et tous autres biens autorisés
par la loi. Les biens licites des citoyens bénéficient de la protection de la loi et aucune organisation ou individu ne s'en approprier, les violer ou détruire ou illégalement les mettre sous scellé, les saisir, les geler ou les confisquer.

Article 76
Les citoyens ont la faculté de recevoir des héritages conformément à la loi.

Article 77
Les biens licites des organisations sociales, y compris les organisations religieuses, jouiront de la protection de la loi.

Article 78
Les biens peuvent appartenir en co-propriété à plus d'un individu ou de personnes morales. Sont instaurés deux types de co-propriété (gong you) : la co-propriété par lots (yi fen gong you) et la co-propriété par indivision (gong tong gong you). Chacun des co-propriétaires par lots jouit des droits et assume des obligations en relation avec le bien en co-propriété en proportion avec sa part. Chacun des indivisaires jouira des droits et assumera les obligations en relation avec le bien en co-propriété. Chacun des co-propriétaires par lot jouira du droit de retirer sa part du bien en co-propriété et d'en céder la propriété. Cependant, en cas de cession de sa part, les autres indivisaires jouiront d'un droit de préemption à conditions équivalentes.

Article 79
Lorsque le propriétaire d'un objet enseveli ou occulté est inconnu, l'Etat en deviendra propriétaire. L'unité destinataire de l'objet récompensera de manière honorifique ou matérielle l'individu ou l'unité l'ayant déposé. Les objets perdus, choses de flot et animaux errant seront rendus à leurs
propriétaires légaux qui devront rembourser les frais encourus.

Article 80
Les terrains appartenant à l'Etat sont exploités en conformité avec la loi par les unités qui sont la propriété de tout le peuple ; ils sont cessibles conformément à la loi en vue de leur exploitation par des unités sous propriété collective. L'Etat protégera l'usufruitier du terrain et ce dernier devra les gérer, les sauvegarder et les exploiter convenablement.

La loi protège le droit des citoyens et des collectives de conclure des contrats pour la gestion de terrains sous propriété collective ou de terrains sous propriété de L'Etat sous utilisation collective. Les droits et obligations des parties contractantes sont stipulés dans le contrat signé en conformité avec la présente loi.
Les terrains ne peuvent pas faire l'objet de ventes, de baux, d'hypothèques ou cessions illicites par tout autre moyen.

Article 81
Les forêts, montagnes, prairies, terrains indéfrichés, plages, surfaces d'eaux et autres ressources naturelles seront exploitées par des unités appartenant à tout le peuple ; ou elles sont susceptibles d'être cédées en conformité avec la loi par des unités sous propriété collective. L'Etat protège l'usufruit afférant à ces ressources et l'usufruitier aura l'obligation de gérer, de protéger et de les exploiter convenablement. Les ressources minérales appartenant à l'Etat peuvent être extraites par
des unités appartenant au tout le peuple ou à des unités sous propriété collective ; les citoyens ont également la capacité d'extraire les ressources minérales. L'Etat protéger les droits miniers licites.
La loi protégera le droit des citoyens des collectives de conclure des contrats pour la gestion des forêts, des montagnes, prairies, terrains indéfrichés, plages et surfaces d'eaux appartenant à des collectives ou à l'Etat. Le contrat de parties doit définir leurs droits et obligations des parties en conformité avec la loi.
Les forêts, des montages, prairies, terrains indéfrichés, plages et surfaces d'eaux appartenant à l'Etat ainsi que celles appartenant en conformité avec la loi à des collectives ne peuvent pas faire l'objet de ventes, de baux, d'hypothèques ou de cessions illicites par tout autre moyen.

Article 82
Les entreprises sous appartenant à tout le peuple jouissent en conformité avec la loi des droits de gérer les biens que l'Etat les a autorisées à gérer et à exploiter et ces droits bénéficieront de la protection de loi.

Article 83
Avec les volontés de soutenir la production, de faciliter la vie des citoyens et de renforcer l'unité et l'entre aide ainsi que dans le respect de l'équité et de la raison, les utilisateurs mitoyens de biens immobiliers entretiendront des relations de voisinage appropriées concernant les questions telles que celles afférant aux sources d'eau, aux moyens d'évacuation, de passage, de ventilation ou d'éclairage.Celui qui cause crée une obstruction

et cause un préjudice à son voisin devra cesser l'atteinte, éliminer l'obstruction et réparer le préjudice.

Section II Les droits des créanciers

Article 84

Une créance correspond à une relation spéciale entre les droits et obligations formées entre les parties concernées en fonction des dispositions de leur contrat ou de celles de lois. La partie jouissant de droits est désignée le créancier et la partie supportant les obligations est désignée le débiteur.

Le créancier a la faculté d'exiger du débiteur l'exécution de ses obligations en conformité avec les dispositions du contrat ou de la loi.

Article 85

Un contrat est un accord selon lequel les parties créent, modifient ou terminent leur relation civile. Les contrats conclus en conformité avec la loi jouiront de la protection de la loi.

Article 86

En cas de pluralité de créanciers, chacun jouira de droits en proportion avec sa part de l'obligation. En cas de pluralité de débiteurs, chacun assumera une part de l'obligation en proportion avec sa part de l'obligation.

Article 87

En cas de pluralité de créanciers ou de débiteurs, chacun des co-créanciers aura la faculté d'exiger du débiteur qu'il exécute ses obligations en application des dispositions du contrat ou de la loi ; chacun des codébiteurs aura l'obligation d'exécuter l'intégralité de l'obligation, et celui qui aura exécuté l'entière obligation aura la faculté de demander aux autres co-débiteurs de lui rembourser à concurrence de leurs parts de l'obligation.

Article 88

Les parties à un contrat exécuteront les obligations conformément aux dispositions du contrat.

Lorsqu'un contrat comporte des dispositions ambiguës concernant la qualité, les délais pour l'exécution, ou le prix, et le sens voulu par les parties ne peut être déterminé d'après le contexte des dispositions contractuelles pertinentes, et au cas où les parties ne parviendraient pas à un accord à l'amiable, les dispositions suivantes s'appliqueraient :

(1) lorsque l'ambiguïté concerne la qualité, les normes de qualité étatiques s'appliqueront ; en leur absence, les normes généralement en vigueur seront s'appliqueront ; (2) lorsque l'ambiguïté concerne le délai de livraison, le débiteur a la faculté d'exécuter à sa convenance ses obligations envers le créancier ; le créancier a la faculté d'exiger à tout moment, moyennant un préavis suffisant, que le débiteur exécute ses obligations ; (3) lorsque le lieu d'exécution est ambigu, et que le paiement sera fait en numéraire, l'exécution aura lieu au siège ou au lieu de résidence de la partie bénéficiaire du paiement ; si l'exécution ne consiste pas en un paiement, l'exécution aura lieu au siège ou au lieu de résidence de la partie exécutant l'obligation et (4) lorsque l'ambiguïté concerne le prix, lez prix imposé par l'Etat s'appliquera.En l'absence d'un prix fixé par l'Etat, le prix sera déterminé sur la base du prix du marché ou du prix d'un article similaire ou de la rémunération pour un service similaire.

Si le contrat ne comporte pas une disposition concernant les droits de demander des brevets, toute partie ayant réalisé une invention aura la faculté de déposer une demande de brevet.

Si le contrat ne comporte pas une disposition concernant les droits d'exploitation des résultats de recherches scientifiques ou technologiques, les parties auront la faculté d'exploiter ces accomplissements.

Article 89

En conformité avec les dispositions législatives, l'accord des parties concernant l'exécution d'une obligation est susceptible d'être garantie par les moyens suivants : Un garant peut garantir envers le créancier que le débiteur exécutera son obligation. En cas de défaillance du débiteur, le garant doit exécuter l'obligation ou il supportera une responsabilité solidaire en conformité avec le contrat ; après avoir exécuté l'obligation, le garant a la faculté d'en demander le remboursement par le débiteur ; Le débiteur ou une tierce partie a la faculté de nantir un bien spécifique en garantie ; en cas de défaillance du débiteur, le créancier a la faculté de retenir le bine nanti pour compenser la dette ou aura la priorité pour la satisfaction de sa créance avec les fruits de la vente du bien nanti selon ses dispositions légales applicables ;

Dans les limites prévues par la loi, une partie a la faculté de remettre à l'autre partie un dépôt. Quand le débiteur a exécuté son obligation, le dépôt est soit retenu à titre de paiement partiel soit rendu. En cas de défaillance de la partie ayant versé le dépôt, elle ne peut exiger le remboursement du dépôt. En cas de défaillance du dépositaire, le dépôt doit être rembours avec une majoration de 100%.

Lorsqu'une partie possède tout bien de l'autre partie en application de leur contrat et cette dernière enfreint les dispositions du contrat en omettant de lui verser une somme d'argent

exigible dans les délais stipulés, elle bénéficiera d'un privilège sur le bien et elle aura la faculté de le retenir pour compenser la dette ou jouira d'une priorité pour la satisfaction de sa créance sur les fruits de la vente du bien conformément aux dispositions légales applicables.

Article 90

Les relations licites entre les prêteurs et les emprunteurs bénéficieront de la protection de la loi.

Article 91

Lorsqu'une partie à un contrat cède en tout ou en partie ses droits ou obligations contractuelles à une tierce partie, elle doit obtenir le consentement de l'autre partie et il lui est interdit d'en dériver un profit. Les contrats, dont les cessions, que la loi soumet à l'approbation de l'Etat doivent être approuvés, sauf en cas de disposition légale ou contractuelle contraire, par l'autorité ayant originellement approuvé le contrat.

Article 92

Lorsqu'un bénéfice est obtenu de manière inappropriée et sans cause légale, entraînant une perte pour une autre partie, le bénéfice illicite sera rendu à la victime.

Article 93

Lorsqu'une partie exerce, sans qu'elle n'y soit obligée par la loi ou par un contrat, une gestion de fait ou fournit des services pour la sauvegarde des intérêts d'une autre personne, elle aura la faculté de demander au bénéficiaire le remboursement des frais nécessaires à l'assistance.

Section III - Droit de propriété intellectuelle

Article 94

auront la faculté de signer leurs noms en tant qu'auteur, de divulguer et de publier leurs Ïuvres et d'en obtenir une rémunération en conformité avec
la loi.

Article 95

Les brevets obtenus en conformité avec la loi par les citoyens et les personnes morales bénéficieront de la protection de la loi.

Article 96

Les droits d'exclusivité d'exploitation de marques obtenus par les personnes morales, les entreprises individuelles et par les associations d'individus bénéficieront de la protection de la loi.

Article 97

Les citoyens réalisant des découvertes jouiront des droits y afférant. Les personnes qui réalisent des découvertes auront la faculté de demander et d'obtenir des certificats de découverte, des primes ou d'autres récompenses.

Les citoyens qui réalisent des inventions ou d'autres accomplissements dans les domaines scientifiques ou technologiques auront la faculté de demander et d'obtenir des certificats de découverte, des primes ou d'autres récompenses.

Section IV - Les droits personnels

Article 98

Les citoyens jouissent des droits à la vie et à la santé.

Article 99

Les citoyens ont le droit à des noms personnels et ils ont la faculté de les définir, de les utiliser et, en conformité avec les dispositions applicables, de les modifier. Il est interdit d'interférer avec, d'usurper et de faire des fausses représentations de noms personnels.

Les personnes morales, les entreprises individuelles et les associations d'individus jouiront du droit à leurs noms.Les entreprises personnes morales, les entreprises individuelles et les associations d'individus ont les droits d'exploiter et de céder leurs noms.

Article 100

Les citoyens jouissent du droit à leur image. Il est interdit d'utiliser l'image d'un citoyen dans un but lucratif sans son consentement.

Article 101

Les citoyens et les personnes morales jouissent du droit à la protection de leur réputation. La personnalité des citoyens bénéficiera de la protection de la loi et le recours aux insultes, à la diffamation ou tous autres moyens de porter atteinte à la réputation des citoyens ou des personnes morales sont interdits.

Article 102

Les citoyens et les personnes morales jouissent du droit au respect de leur honneur. Il est interdit de retirer illégalement leurs titres honorifiques aux citoyens et aux personnes morales

Article 103

Les citoyens ont le droit de se marier librement.Le commerce de mariage, les mariages par décision arbitraire d'une tierce personne, et tous les autres actes d'interférence avec la liberté de mariage sont interdits.

Article 104

Le mariage, la famille, les personnes âgées, les mères et les enfants bénéficient de la protection de la loi.

Les droits des personnes handicapées sont protégés par la loi.

Article 105

Les femmes jouissent de droits civils égaux à ceux des hommes.

CHAPTER VI La responsabilité civile

Section I Dispositions générales

Article 106

Les citoyens et les personnes morales qui rompent des contrats ou qui sont défaillants dans l'exécution de leurs autres obligations supporteront la responsabilité civile.

Les citoyens et personnes morales qui par leur faute portent atteinte aux biens de l'Etat ou des collectives ou à la personne ou aux biens de tout autre personne engagent leur responsabilité civile.

Lorsque la loi le prévoit, la responsabilité civile sera imputée même en absence de faute.

Article 107

Sauf disposition légale contraire, en cas d'empêchement insurmontable, aucune responsabilité civile ne sera imputée en raison de ruptures de contrat ou de préjudices causés à autrui.

Article 108

Les dettes doivent être honorées. Lorsqu'un débiteur se trouve dans l'incapacité de régler une dette immédiatement, moyennant le consentement du créditeur ou une ordonnance d'un tribunal du peuple, il aura la faculté d'échelonner les paiements.

Lorsqu'un débiteur a la capacité de payer mais s'y refuse, le remboursement sera ordonné par les tribunaux du peuple.

Article 109

Lorsqu'une personne subit un préjudice parce qu'elle est intervenue pour prévenir ou pour faire cesser une atteinte aux biens de l'Etat ou des collectives, ou à la personne ou aux biens d'une tierce personne, l'auteur de la faute devra réparer le préjudice et le bénéficiaire pourra également verser une compensation appropriée.

Article 110

Les citoyens et personnes morales qui supportent une responsabilité civile sont également susceptibles de s voir imputer en cas de nécessité des responsabilités administratives. Au cas où les actes des citoyens ou des personnes morales constitueraient des infractions pénales, les responsabilités pénales de leurs représentants légaux feraient l'objet d'investigation.

Section II - La responsabilité civile pour les ruptures de contrats

Article 111

Lorsqu'une partie est défaillante dans l'exécution de ses obligations contractuelles ou qu'elle enfreint les dispositions d'un contrat dans le cadre de l'exécution de ses obligations, l'autre partie aura la faculté de les exécuter ou d'y remédier et de demander lune compensation pour ses pertes.

Article 112

Toute partie qui viole un contrat sera tenue de payer à l'autre partie une compensation pour les pertes causées à cette dernière.

Les parties ont la faculté de stipuler dans leur contrat qu'en cas de sa rupture, la partie fautive devra payer à l'autre des dommages-intérêts d'un montant déterminé ; elles ont également la faculté de stipuler dans leur contrat une méthode de fixation de la compensation qui sera due pour les pertes causées par sa rupture.

Article 113

Lorsque chacune des parties à un contrat l'enfreint, elles supporteront leurs parts respectives des responsabilités civiles.

Article 114

Lorsqu'une partie subit des pertes à cause de la rupture du contrat par l'autre partie, elle mettra en Ïuvre sans délai des mesures pour mitiger ses pertes ; autrement, elle perdra le droit de demander la réparation des préjudices qui auraient pu être évités.

Article 115

Le droit d'une partie de demander une compensation pour ses pertes ne sera pas affectée par l'altération ou la fin du contrat.

Article 116

Lorsqu'une partie est défaillante dans l'exécution de ses obligations contractuelles à cause de l'intervention d'une autorité supérieure, elle devra d'abord réparer les pertes de l'autre partie ou mettre en Ïuvre des mesures pour y remédier en application de l'accord des parties et par ailleurs l'autorité supérieure supportera également la responsabilité de réparer ses pertes.

Section III La responsabilité civile pour les atteintes aux droits

Article 117

Ceux qui s'approprient illégalement les biens de l'Etat, des collective ou de tout autre personne en feront restitution ; sinon, ils en rembourseront la valeur vénale.

Ceux qui détériorent les biens de l'Etat, des collectives ou de tout autre personne devront les restaurer dans leur condition originelle ou verser de montants compensant leur valeur vénale. Lorsque la victime subit par conséquent d'autres pertes importantes, le fautif en assurera également la réparation.

Article 118

Au cas où il serait porté atteinte à des droits d'auteur, de brevets, à l'utilisation exclusive de marques, de droits de découverte ou de droits aux fruits de la recherche scientifique ou technologique des citoyens et des personnes morales, par des moyens comme le plagia, l'altération ou l'imitation, leurs titulaires pourront en exiger la cessation, et l'élimination de ses effets néfastes et la réparation des dommages causés.

Article 119

Ceux dont les violations des droits des citoyens causent des préjudices physiques devront supporter la charge de leurs frais médicaux ainsi que de leurs pertes de revenus à cause de l'interruption de leur travail et en cas d'incapacité permanente, ils devront fournir des subsides pour leur vie quotidienne ; en cas de décès de la victime, l'auteur de la faute

supportera également la charge des funérailles, et des dépenses quotidiennes du défunt, et des autres dépenses similaires.

Article 120

Lorsqu'il est porté atteinte au droit d'un citoyen à son nom personnel, son image, sa réputation ou son honneur, il pourra en demander la cessation, la réhabilitation de sa réputation, l'élimination des effets néfastes et la présentation d'excuses ; il pourra également demander la réparation des dommages.

En cas d'atteinte au nom, à la réputation ou à l'honneur d'une personne morale, l'alinéa ci-dessus sera appliqué.

Article 121

Lorsqu'un un organe de l'Etat dans l'exécution de ses obligations porte atteinte aux droits et intérêts d'un citoyen et lui cause un préjudice, il en supportera la responsabilité civile.

Article 122

Lorsqu'un dommage physique ou matériel survient à cause d'un produit défectueux, son fabricant ou vendeur en supportera la responsabilité civile en conformité avec la loi. Lorsqu'un transporteur ou un boutiquier en est responsable, le fabricant ou le vendeur pourront demander la réparation de leurs pertes.

Article 123

En cas de dommages survenant à cause d'opérations très dangereuses pour leur environnement, telles que celles mises en oeuvre en hauteur, sous haute pression, haute tension, avec des combustibles, des explosifs, des matières hautement toxiques ou radioactives ou par des moyens de transport à haute vitesse, les responsables supporteront la responsabilité civile ; toutefois, s'il est établi que la victime a délibérément causé le dommage, elle en supportera la responsabilité civile.

Article 124

Ceux qui, en violation des dispositions de l'Etat pour la protection de l'environnement et la prévention de la pollution, polluent l'environnement et causent des dommages à autrui en supporteront la responsabilité civile en conformité avec la loi.

Article 125

Toute personne entreprenant des travaux de creusement, de réparations ou d'installations souterraines dans un lieu public, au bord d'une route ou dans un passage sans afficher des

panneaux de signalisation clairs ou sans mettre en oeuvre des mesures pour la sécurité et qui par conséquent cause des dommages à autrui en supportera la responsabilité civile.

Article 126

Lorsqu'un édifice ou tout autre installation ou tout objet placé ou suspendu sur une structure s'écrase, se détache ou tombe et cause par conséquent des dommages à autrui, son propriétaire ou son exploitant, sauf à prouver l'absence de faute de sa part, en supportera la responsabilité civile

Article 127

Lorsqu'un animal domestique cause des dommages à toute personne, son gardien ou gestionnaire en supportera la responsabilité civile. Si le dommage survient à cause de la faute de la victime, le gardien ou gestionnaire ne sera pas tenu civilement responsable ; si le dommage survient à cause d'une tierce partie, cette dernière en supportera la responsabilité civile.

Article 128

En cas de dommage survenant à cause du recours justifié à la force, l'auteur ne supportera pas de responsabilité civile. Si la force utilisée pour l'autodéfense n'est pas nécessaire et il en résulte des dommages disproportionnés, un montant approprié de réparation sera dû par l'auteur.

Article 129

En cas de dommage survenant à cause de mesures d'urgence prises pour prévenir un danger, la personne responsable du danger supportera la responsabilité civile. Lorsque le danger survient pour des causes naturelles, soit le responsable des mesures d'urgence sera exempté de toute responsabilité civile, soit elle supportera une part raisonnable des dommages. Lorsque les mesures d'urgence sont inappropriées ou ne sont pas nécessaires, et il en résulte des dommages disproportionnés, le responsable des mesures d'urgence supportera une part raisonnable de la responsabilité civile.

Article 130

Lorsque deux ou plusieurs personnes agissant ensemble portent atteinte aux droits d'une autre personne, elles en répondront solidairement.

Article 131

Lorsqu'une victime a contribué à causer le dommage, la responsabilité civile de l'auteur des fautes est susceptible d'être atténuée.

Article 132

Lorsqu'aucune des parties n'est responsable du dommage, elles partageront les responsabilités civiles en fonction des circonstances du cas d'espèce.

Article 133

Lorsqu'une personne sans capacité civile ou jouissant d'une capacité limitée pour les actes civils cause des dommages à autrui, la personne exerçant la tutelle en supportera la responsabilité civile. Lorsque la personne exerçant la tutelle a accompli ses obligations à cet égard sa responsabilité civile sera réduite de manière appropriée. Lorsqu'une personne détient des biens sans jouir de la capacité civile et en jouissant d'une capacité limitée pour les actes civils cause des dommages à autrui, le montant de la réparation sera payé sur ses biens.

Hormis les cas de tutelle exercée par une unité, les déficits seront couverts dans une proportion appropriée par la personne exerçant la tutelle.

Section IV Les méthodes d'acquitter sa responsabilité civile

Article 134

Les principales méthodes d'acquitter sa responsabilité civile sont :

(1) la cessation de violations ;

(2) l'élimination d'obstacles ;

(3) l'élimination de dangers ;

(4) la restitution de biens ;

(5) la restauration des conditions originelles

(6) la réparation, le réfaction ou le remplacement ;

(7) la compensation de pertes ;

(8) le paiement de dommages pour violation de contrat;

(9) l'élimination des effets néfastes et la réhabilitation de réputation et

(10) la présentation d'excuses.

Ces méthodes d'acquitter la responsabilité civile sont susceptibles d'application individuelle ou solidaire.- En jugeant les actions civiles, les tribunaux du peuple, en plus d'appliquer les dispositions ci-dessus, ont la faculté d'adresser des admonitions, ordonner à l'auteur de la faute de manifester sa repentance, confisquer les biens utilisés pour la réalisation des activités illégales et des revenus illicites en dérivés. Ils ont également la faculté d'imposer des amendes et des rétentions.

CHAPITRE VII La prescription des actions

Article 135

Sauf disposition contraire de la loi, le délai de prescription des actions portées devant les tribunaux du peuple pour défendre les droits civils sera de deux ans.

Article 136

Dans les cas suivants, le délai de prescription correspondra à un an :

(1) pour les actions en réparation de dommages corporels ;

(2) pour les ventes de produits défectueux non signalés comme tels ;

(3) pour les retards de paiements de loyer et

(4) pour la perte ou la détérioration de biens remis sous la garde d'une autre personne.

Article 137

Le délai de prescription commence à courir lorsque l'ayant droit sait ou devrait savoir qu'il a été porté atteinte à ses droits. Mais les tribunaux du peuple ne fourniront aucune protection à ses droits au-delà de 20 ans après la réalisation de la faute.

En cas de circonstances spéciales, le tribunal du peuple a la faculté de proroger ce délai.

Article 138

Lorsqu'une partie décide de son propre chef d'exécuter une obligation après l'expiration du délai de prescription, la prescription ne lui sera pas applicable.

Article 139

Si au cours des six derniers mois du délai de prescription, il survient un événement de force majeure ou tout autre obstacle empêchement ayant-droit d'exercer son droit de réclamation, le délai de prescription sera suspendu.Le délai courra de nouveau à partie du jour de la disparition descauses de la suspension.

Article 140

Le délai de prescription sera interrompu par l'initiation d'une action en justice ou parce qu'une partie présente une demande ou accepte l'exécution d'obligations.Un nouveau délai de prescription commence à courir à partir de la fin de l'interruption.

Article 141

En cas de dispositions contraires de la loi, elles s'appliqueront.

CHAPITRE VIII - Application de la loi dans les relations civiles avec les étrangers

Article 142

L'application de la loi dans les relations civiles avec les étrangers sera conforme aux dispositions de ce chapitre.

Lorsqu'un traité international conclu par la République Populaire de Chine ou auquel elle a accédé comporte des dispositions différentes de celles dans les droits civils de la République Populaire de Chine, et hormis les cas de réserves annoncées par la République Populaire de Chine, les dispositions conventionnelles s'appliqueront.

En cas de lacune des traités internationaux conclus par la République Populaire de Chine et auxquels elle a accédé, la pratique internationale s'appliquera.

Article 143

Lorsqu'un citoyen de la République Populaire de Chine s'établit dans un pays étranger, sa capacité civile peut être soumise à la loi de ce pays.

Article 144

La propriété des biens immeubles sera régie par la loi du pays où ils sont situés.

Article 145

Sauf disposition contraire de la loi, les parties aux contrats impliquant des intérêts étrangers ont la faculté de déterminer la loi applicable au règlement de leurs différends contractuels.

Lorsque les parties à un contrat n'ont pas choisi la loi applicable, la loi du pays ayant les liens de rattachement les plus proches avec le contrat s'appliquera.

Article 146

Les demandes en réparation de dommages dus à des violations de la loi seront soumises à la loi du lieu où l'infraction a été commise

Lorsque les deux parties possèdent la même nationalité ou résident dans le même pays, la loi de leur pays ou de leur lieu de résidence pourra s'appliquer.

Les actes commis en dehors du territoire de la République Populaire de Chine ne seront pas réputés comme constituant des délits s'ils ne correspondent pas à des délits sous la loi de la République Populaire de Chine.

Article 147

Le mariage d'un citoyen de la République Populaire de Chine avec un étranger sera régi par la loi du lieu de leur mariage alors que les divorces seront régis par la loi du lieu du tribunal s'étant déclaré
compétent pour le prononcer.

Article 148
Les pensions alimentaires dues à un époux après le divorce sont régies par la loi du pas avec lequel l'époux possède les liens de rattachement les plus proches.

Article 149
Dans le cadre des héritages légaux, la succession des biens meubles sera régie par la loi du lieu du domicile du défunt au moment de son décès, et la succession des biens immeubles sera régie par la loi du lieu de leur situs.

Article 150
L'application d'une loi étrangère en conformité avec les présentes dispositions ne doit pas porter atteinte aux intérêts publics de la République Populaire de Chine.

CHAPTER IX - Dispositions supplémentaires

Article 151
Les assemblées du peuple dans les zones nationales autonomes ont la faculté de formuler des règlements distincts d'adaptation ou des règlements supplémentaires en conformité avec les principes définis par la présente loi et tenant compte des caractéristiques des nationalités locales.Ceux qui sont formulés par les assemblées du peuple des régions autonomes seront soumis en conformité avec la loi au Comité Permanent de l'Assemblée du Peuple National pour approbation ou pour enregistrement. Ceux qui sont formulés par les assemblées du peuple des préfectures ou des contés autonomes seront soumis au comité permanent de l'assemblée du peuple de la province ou de la région autonome concernée.

Article 152
Lorsqu'une entreprise appartenant à tout le peuple a été établie avec l'approbation de l'autorité compétente d'une province, d'une région autonome ou d'une municipalité sous administration directe par le gouvernement central, ou par un niveau supérieur et qu'elle a déjà été enregistrée auprès de l'agence administrative de l'industrie et du commerce avant que la présente loi n'entre en vigueur, elle sera automatiquement qualifiée en tant que personne morale sans avoir à se ré-immatriculer.

Article 153

Aux fins de la présente loi, « force majeure » désignera des conditions qui sont imprévisibles, inévitables et insurmontables.

Article 154

Les périodes de temps mentionnées dans la présente loi* seront calculées selon le calendrier grégorien en années, mois, jours et heures.Lorsqu'un délai est exprimé en heures, le délai sera calculé à partir de l'heure indiquée.Lorsqu'un délai est défini en jours, mois ou années, le jour de début du délai ne sera pas pris en compte pour calculer le délai et le délai démarrera le lendemain.

Lorsque le dernier jour d'un délai tombe un dimanche ou un jour férié, l'expiration du délai est reporté au lendemain. Le dernier jour se terminera à 24 heures. En cas d'application d'heures ouvrables, le dernier jour se terminera à la clôture.

Article 155

Aux fins de la présente loi,* les expressions « pas moins de » « pas plusde », « pas plus de », « à l'intérieur de » et « expire » comprendront le chiffre indiqué ; les expressions « avant le » et « au delà du » n'incluent pas le chiffre indiqué.

Article 156

La présente loi entrera en vigueur le premier janvier 1987.En dans la version officielle chinoise, ces articles visent le "droit civil" mais dans les traductions anglaises publiées par Foreign Lagnuages Press (The Laws of the People's Republic of China, 1983-86, Beijing 1987),les dispositions sont traduites comme visant "la présente loi". L'auteur de la traduction remercie Tang Jue du cabinet Thieffry à Shanghai pour l'observation de la difficulté de traduction.

Annexe 2. MARITIME LAW OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

(Adopted at the 28th Meeting of the Standing Committee of the Seventh National People's Congress on November 7, 1992, promulgated by Order No. 64 of the President of the People's Republic of China on November 7, 1992, and effective as of July 1, 1993)

CONTENTS

CHAPTER I GENERAL PROVISIONS

CHAPTER II SHIPS

SECTION 1 OWNERSHIP OF SHIPS

SECTION 2 MORTGAGE OF SHIPS

SECTION 3 MARITIME LIENS

CHAPTER III CREW

SECTION 1 BASIC PRINCIPLES

SECTION 2 THE MASTER

CHAPTER IV CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA

SECTION 1 BASIC PRINCIPLES

SECTION 2 CARRIER'S RESPONSIBILITIES

SECTION 3 SHIPPER'S RESPONSIBILITIES

SECTION 4 TRANSPORT DOCUMENTS

SECTION 5 DELIVERY OF GOODS

SECTION 6 CANCELLATION OF CONTRACT

SECTION 7 SPECIAL PROVISIONS REGARDING VOYAGE CHARTER PARTY

SECTION 8 SPECIAL PROVISIONS REGARDING MULTIMODAL TRANSPORT CONTRACT

CHAPTER V CONTRACT OF CARRIAGE OF PASSENGERS BY SEA

CHAPTER VI CHARTER PARTIES

SECTION 1 BASIC PRINCIPLES

SECTION 2 TIME CHARTER PARTY

SECTION 3 BAREBOAT CHARTER PARTY

CHAPTER VII CONTRACT OF SEA TOWAGE

CHAPTER VIII COLLISION OF SHIPS

CHAPTER IX SALVAGE AT SEA

CHAPTER X GENERAL AVERAGE

CHAPTER XI LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS

CHAPTER XII CONTRACT OF MARINE INSURANCE

SECTION 1 BASIC PRINCIPLES

SECTION 2 CONCLUSION, TERMINATION AND ASSIGNMENT OF CONTRACT

SECTION 3 OBLIGATIONS OF THE INSURED

SECTION 4 LIABILITY OF THE INSURER

SECTION 5 LOSS OF OR DAMAGE TO THE SUBJECT MATTER INSURED AND ABANDONMENT

SECTION 6 PAYMENT OF INDEMNITY

CHAPTER XIII LIMITATION OF TIME FOR MARITIME CLAIMS

CHAPTER XIV APPLICATION OF LAW IN RELATION TO FOREIGN-RELATED MATTERS

CHAPTER XV SUPPLEMENTARY PROVISIONS

CHAPTER I GENERAL PROVISIONS

Article 1

This Law is enacted with a view to regulating the relations arising from maritime transport and those pertaining to ships, to securing and protecting the legitimate rights and interests of the parties concerned, and to promoting the development of maritime transport, economy and trade.

Article 2

"Maritime transport" as referred to in this Law means the carriage of goods and passengers by sea, including the sea-river and river-sea direct transport.

The provisions concerning contracts of carriage of goods by sea as contained in Chapter IV of this Law shall not be applicable to the maritime transport of goods between the ports of the People's Republic of China.

Article 3

"Ship" as referred to in this Law means sea-going ships and other mobile units, but does not include ships or craft to be used for military or public service purposes, nor small

ships of less than 20 tons gross tonnage.

The term "ship" as referred to in the preceding paragraph shall also include ship's apparel.

Article 4

Maritime transport and towage services between the ports of the People's Republic of

China shall be undertaken by ships flying the national flag of the People's Republic of China, except as otherwise provided for by laws or administrative rules and regulations.

No foreign ships may engage in the maritime transport or towage services between the ports of the People's Republic of China unless permitted by the competent authorities of transport and communications under the State Council.

Article 5

Ships are allowed to sail under the national flag of the People's Republic of China after being registered, as required by law, and granted the nationality of the People's Republic of China.

Ships illegally flying the national flag of the People's Republic of China shall be prohibited and fined by the authorities concerned.

Article 6

All matters pertaining to maritime transport shall be administered by the competent authorities of transport and communications under the State Council. The specific measures governing such administration shall be worked out by such authorities and implemented after being submitted to and approved by the State Council.

CHAPTER II SHIPS

Section 1 Ownership of Ships

Article 7

The ownership of a ship means the shipowner's rights to lawfully possess, utilize, profit from and dispose of the ship in his ownership.

Article 8 With respect to a State-owned ship operated by an enterprise owned by the whole people having a legal person status granted by the State, the provisions of this Law regarding the shipowner shall apply to that legal person.

Article 9

The acquisition, transference or extinction of the ownership of a ship shall be registered at the ship registration authorities; no acquisition, transference or extinction of the ship's ownership shall act against a third party unless registered

.The transference of the ownership of a ship shall be made by a contract in writing.

Article 10

Where a ship is jointly owned by two or more legal persons or individuals, the joint ownership thereof shall be registered at the ship registration authorities. The joint ownership of the ship shall not act against a third party unless registered.

Section 2 Mortgage of Ships

Article 11

The right of mortgage with respect to a ship is the right of preferred compensation enjoyed by the mortgagee of that ship from the proceeds of the auction sale made in accordance with law where and when the mortgagor fails to pay his debt to the mortgagee secured by the mortgage of that ship.

Article 12

The owner of a ship or those authorized thereby may establish the mortgage of the ship. The mortgage of a ship shall be established by a contract in writing.

Article 13 The mortgage of a ship shall be established by registering the mortgage of the ship with the ship registration authorities jointly by the mortgagee and the mortgagor. No mortgage may act against a third party unless registered.

The main items for the registration of the mortgage of a ship shall be:

(1) Name or designation and address of the mortgagee and the name of designation and address of the mortgagor of the ship;

(2) Name and nationality of the mortgaged ship and the authorities that issued the certificate of ownership and the certificate number thereof;

(3) Amount of debt secured, the interest rate and the period for the repayment of the debt.

(4) Information about the registration of mortgage of ships shall be accessible to the public for enquiry.

Article 14

Mortgage may be established on a ship under construction.

In registering the mortgage of a ship under construction, the building contract of the ship shall as well be submitted to the ship registration authorities.

Article 15

The mortgaged ship shall be insured by the mortgagor unless the contract provides

otherwise. In case the ship is not insured, the mortgagee has the right to place the ship under insurance coverage and the mortgagor shall pay for the premium thereof.

Article 16

The establishment of mortgage by the joint owners of a ship shall, unless otherwise agreed upon among the joint owners, be subject to the agreement of those joint owners who have more than two-thirds of the shares thereof.

The mortgage established by the joint owners of a ship shall not be affected by virtue of the division of ownership thereof.

Article 17

Once a mortgage is established on a ship, the ownership of the mortgaged ship shall not be transferred without the consent of the mortgagee.

Article 18

In case the mortgagee has transferred all or part of his right to debt secured by the mortgaged ship to another person, the mortgage shall be transferred accordingly.

Article 19

Two or more mortgages may be established on the same ship. The ranking of the mortgages shall be determined according to the dates of their respective registrations.

In case two or more mortgages are established, the mortgagees shall be paid out of the proceeds of the auction sale of the ship in the order of registration of their respective mortgages. The mortgages registered on the same date shall rank equally for payment.

Article 20

The mortgages shall be extinguished when the mortgaged ship is lost. With respect to the compensation paid from the insurance coverage on account of the loss of the ship, the mortgagee shall be entitled to enjoy priority in compensation over other creditors.

Section 3 Maritime Liens

Article 21

A maritime lien is the right of the claimant, subject to the provisions of Article 22 of this

Law, to take priority in compensation against shipowners, bareboat charterers or ship operators with respect to the ship which gave rise to the said claim.

Article 22 The following maritime claims shall be entitled to maritime liens:

(1) Payment claims for wages, other remuneration, crew repatriation and social insurance costs made by the Master, crew members and other members of the complement in accordance with the relevant labour laws, administrative rules and regulations or labour contracts;

(2) Claims in respect of loss of life or personal injury occurred in the operation of the ship;

(3) Payment claims for ship's tonnage dues, pilotage dues, harbour dues and other port charges;

(4) Payment claims for salvage payment;

(5) Compensation claims for loss of or damage to property resulting from tortious act in the course of the operation of the ship.

Compensation claims for oil pollution damage caused by a ship carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo that has a valid certificate attesting that the ship has oil pollution liability insurance coverage or other appropriate financial security are not within the scope of sub-paragraph (5) of the preceding paragraph.

Article 23

The maritime claims set out in paragraph 1 of Article 22 shall be satisfied in the order listed. However, any of the maritime claims set out in sub-paragraph (4) arising later than those under sub-paragraph (1) through (3) shall have priority over those under sub-paragraph (1) through (3). In case there are more than two maritime claims under sub-paragraphs (1), (2), (3) or (5) of paragraph 1 of Article 22, they shall be satisfied at the same time regardless of their respective occurrences; where they could not be paid in full, they shall be paid in proportion. Should there be more than two maritime claims under sub-paragraph (4), those arising later shall be satisfied first.

Article 24

The legal costs for enforcing the maritime liens, the expenses for preserving and selling

the ship, the expenses for distribution of the proceeds of sale and other expenses incurred for the common interests of the claimants, shall be deducted and paid first from the proceeds of the auction sale of the ship.

Article 25

A maritime lien shall have priority over a possessory lien, and a possessory lien shall have priority over ship mortgage.

The possessory lien referred to in the preceding paragraph means the right of the ship builder or repairer to secure the building or repairing cost of the ship by means of detaining the ship in his possession when the other party to the contract fails in the performance thereof. The possessory lien shall be extinguished when the ship builder or repairer no longer possesses the ship he has built or repaired.

Article 26

Maritime liens shall not be extinguished by virtue of the transfer of the ownership of the ship, except those that have not been enforced within 60 days of a public notice on the transfer of the ownership of the ship made by a court at the request of the transferee when the transfer was effected.

Article 27

In case the maritime claims provided for in Article 22 of this Law are transferred, the maritime liens attached thereto shall be transferred accordingly.

Article 28

A maritime lien shall be enforced by the court by arresting the ship that gave rise to the said maritime lien.

Article 29

A maritime lien shall, except as provided for in Article 26 of this Law, be extinguished under one of the following circumstances:

(1) The maritime claim attached by a maritime lien has not been enforced within one year of the existence of such maritime lien;

(2) The ship in question has been the subject of a forced sale by the court;

(3) The ship has been lost.

(4) The period of one year specified in sub-paragraph (1) of the preceding paragraph shall not be suspended or interrupted.

Article 30

The provisions of this Section shall not affect the implementation of the limitation of liability for maritime claims provided for in Chapter XI of this Law.

CHAPTER III CREW

Section 1 Basic Principles

Article 31

The term "crew" means the entire complement of the ship, including the Master.

Article 32

The Master, deck officers, chief engineer, engineers, electrical engineer and radio operator must be those in possession of appropriate certificates of competency.

Article 33

Chinese "crew" engaged in international voyages must possess Seaman's Book and other relevant certificates issued by the harbour superintendency authorities of the People's Republic of China.

Article 34

In the absence of specific stipulations in this Law as regards the employment of the crew as well as their labour-related rights and obligations, the provisions of the relevant laws and administrative rules and regulations shall apply.

Section 2 The Master

Article 35

The Master shall be responsible for the management and navigation of the ship.

Orders given by the Master within the scope of his functions and powers must be carried out by other members of the crew, the passengers and all persons on board.

The Master shall take necessary measures to protect the ship and all persons on board, the documents, postal matters, the goods as well as other property carried.

Article 36

To ensure the safety of the ship and all persons on board, the Master shall be entitled to confine or take other necessary measures against those who have committed crimes or violated laws or regulations on board, and to guard against their concealment, destruction or forging of evidence.

The Master, having taken actions as referred to in the preceding paragraph of this Article, shall make a written report of the case, which shall bear the signature of the Master himself and those of two or more others on board, and shall be handed over, together with the offender, to the authorities concerned for disposition.

Article 37

The Master shall make entries in the log book of any occurrence of birth or death on board and shall issue a certificate to that effect in the presence of two witnesses. The death certificate shall be attached with a list of personal belongings of the deceased, and attestation shall be given by the Master to the will, if any, of the deceased. Both the death certificate and the will shall be taken into safe keeping by the Master and handed over to the family members of the deceased or the organizations concerned.

Article 38

Where a sea casualty has occurred to a ship and the life and property on board have thus been threatened, the Master shall, with crew members and other persons on board under his command, make best efforts to run to the rescue.

Should the foundering and loss of the ship have become inevitable, the Master may decide to abandon the ship. However, such abandonment shall be reported to the shipowner for approval except in case of emergency.

Upon abandoning the ship, the Master must take all measures first to evacuate the passengers safely from the ship in an orderly way, then make arrangements for crew

members to evacuate, while the Master shall be the last to evacuate.

Before leaving the ship, the Master shall direct the crew members to do their utmost to rescue the deck log book, the engine log book, the oil record book, the radio log book, the charts, documents and papers used in the current voyage, as well as valuables, postal matters and cash money.

Article 39

The duty of the Master in the management and navigation of the ship shall not be absolved even with the presence of a pilot piloting the ship.

Article 40

Should death occur to the Master or the Master be unable to perform his duties for whatever reason, the deck officer with the highest rank shall act as the Master; before the ship sails from its next port of call, the shipowner shall appoint a new Master to take command.

CHAPTER IV CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA

Section 1 Basic Principles

Article 41

A contract of carriage of goods by sea is a contract under which the carrier, against payment of freight, undertakes to carry by sea the goods contracted for shipment by the shipper from one port to another.

Article 42

For the purposes of this Chapter:

(1) "Carrier" means the person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper;

(2) "Actual carrier" means the person to whom the performance of carriage of goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted under a sub-contract;

(3) "Shipper" means:

a) The person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier;

b) The person by whom or in whose name or on whose behalf the goods have been delivered to the carrier involved in the contract of carriage of goods by sea;

(4) "Consignee" means the person who is entitled to take delivery of the goods;

(5) "Goods" includes live animals and containers, pallets or similar Articles of transport supplied by the shipper for consolidating the goods.

Article 43

The carrier or the shipper may demand confirmation of the contract of carriage of goods by sea in writing.

However, voyage charter shall be done in writing. Telegrams, telexes and telefaxes have the effect of written documents.

Article 44

Any stipulation in a contract of carriage of goods by sea or a bill of lading or other similar documents evidencing such contract that derogates from the provisions of this Chapter shall be null and void. However, such nullity and voidness shall not affect the validity of other provisions of the contract or the bill of lading or other similar documents. A clause assigning the benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or any similar clause shall be null and void.

Article 45

The provisions of Article 44 of this Law shall not prejudice the increase of duties and obligations by the carrier besides those set out in this Chapter.

Section 2 Carrier's Responsibilities

Article 46

The responsibilities of the carrier with regard to the goods carried in containers covers the

entire period during which the carrier is in charge of the goods, starting from the time the carrier has taken over the goods at the port of loading, until the goods have been delivered at the port of discharge. The responsibility of the carrier with respect to non-containerized goods covers the period during which the carrier is in charge of the goods, starting from the time of loading of the goods onto the ship until the time the goods are discharged therefrom. During the period the carrier is in charge of the goods, the carrier shall be liable for the loss of or damage to the goods, except as otherwise provided for in this Section.

The provisions of the preceding paragraph shall not prevent the carrier from entering into any agreement concerning carrier's responsibilities with regard to non-containerized goods prior to loading onto and after discharging from the ship.

Article 47

The carrier shall, before and at the beginning of the voyage, exercise due diligence to make the ship seaworthy, properly man, equip and supply the ship and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

Article 48

The carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

Article 49

The carrier shall carry the goods to the port of discharge on the agreed or customary or geographically direct route.

Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an act deviating from the provisions of the preceding paragraph.

Article 50

Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the designated port of discharge within the time expressly agreed upon.

The carrier shall be liable for the loss of or damage to the goods caused by delay in delivery due to the fault of the carrier, except those arising or resulting from causes for

which the carrier is not liable as provided for in the relevant Articles of this Chapter.

The carrier shall be liable for the economic losses caused by delay in delivery of the goods due to the fault of the carrier, even if no loss of or damage to the goods had actually occurred, unless such economic losses had occurred from causes for which the carrier is not liable as provided for in the relevant Articles of this Chapter.

The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost when the carrier has not delivered the goods within 60 days from the expiry of the time for delivery specified in paragraph 1 of this Article.
Article 51 The carrier shall not be liable for the loss of or damage to the goods occurred during the period of carrier's responsibility arising or resulting from any of the following causes:

(1) Fault of the Master, crew members, pilot or servant of the carrier in the navigation or management of the ship;

(2) Fire, unless caused by the actual fault of the carrier;

(3) Force majeure and perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;

(4) War or armed conflict;

(5) Act of the government or competent authorities, quarantine restrictions or seizure under legal process;

(6) Strikes, stoppages or restraint of labour;

(7) Saving or attempting to save life or property at sea;

(8) Act of the shipper, owner of the goods or their agents;

(9) Nature or inherent vice of the goods;

(10) Inadequacy of packing or insufficiency of illegibility of marks;

(11) Latent defect of the ship not discoverable by due diligence;

(12) Any other causes arising without the fault of the carrier or his servant or agent.

The carrier who is entitled to exoneration from the liability for compensation as provided for in the preceding paragraph shall, with the exception of the causes given in sub-paragraph (2), bear the burden of proof.

Article 52

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to the live animals arising or resulting from the special risks inherent in the carriage thereof. However, the carrier shall be bound to prove that he has fulfilled the special requirements of the shipper with regard to the carriage of the live animals and that under the circumstances of the sea carriage, the loss or damage has occurred due to the special risks inherent therein.

Article 53

In case the carrier intends to ship the goods on deck, he shall come into an agreement with the shipper or comply with the custom of the trade or the relevant laws or administrative rules and regulations.

When the goods have been shipped on deck in accordance with the provisions of the preceding paragraph, the carrier shall not be liable for the loss of or damage to the goods caused by the special risks involved in such carriage.

If the carrier, in breach of the provisions of the first paragraph of this Article, has shipped the goods on deck and the goods have consequently suffered loss or damage, the carrier shall be liable therefor.

Article 54

Where loss or damage or delay in delivery has occurred from causes from which the carrier or his servant or agent is not entitled to exoneration from liability, together with another cause, the carrier shall be liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to the causes from which the carrier is not entitled to exoneration from liability; however, the carrier shall bear the burden of proof with respect to the loss, damage or delay in delivery resulting from the other cause.

Article 55

The amount of indemnity for the loss of the goods shall be calculated on the basis of the actual value of the goods so lost, while that for the damage to the goods shall be calculated on the basis of the difference between the values of the goods before and after the damage, or on the basis of the expenses for the repair.

The actual value shall be the value of the goods at the time of shipment plus insurance and freight.

From the actual value referred to in the preceding paragraph, deduction shall be made, at the time of compensation, of the expenses that had been reduced or avoided as a result of the loss or damage occurred.

Article 56

The carrier's liability for the loss of or damage to the goods shall be limited to an amount equivalent to 666.67 Units of Account per package or other shipping unit, or 2 Units of Account per kilogramme of the gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher, except where the nature and value of the goods had been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, or where a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this Article had been agreed upon between the carrier and the shipper.

Where a container, pallet or similar Article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or other shipping units enumerated in the bill of lading as packed in such Article of transport shall be deemed to be the number of packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in such Article of transport shall be deemed to be one package or one shipping unit.

Where the Article of transport is not owned or furnished by the carrier, such Article of transport shall be deemed to be one package or one shipping unit.

Article 57

The liability of the carrier for the economic losses resulting from delay in delivery of the goods shall be limited to an amount equivalent to the freight payable for the goods so delayed. Where the loss of or damage to the goods has occurred concurrently with the delay in delivery thereof, the limitation of liability of the carrier shall be that as provided

for in paragraph 1 of Article 56 of this Law.

Article 58

The defence and limitation of liability provided for in this Chapter shall apply to any legal action brought against the carrier with regard to the loss of or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage of goods by sea, whether the claimant is a party to the contract or whether the action is founded in contract or in tort.

The provisions of the preceding paragraph shall apply if the action referred to in the preceding paragraph is brought against the carrier's servant or agent, and the carrier's servant or agent proves that his action was within the scope of his employment or agency.

Article 59

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 56 or 57 of this Law if it is proved that the loss, damage or delay in delivery of the goods resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

The servant or agent of the carrier shall not be entitled to the benefit of limitation of liability provided for in Article 56 or 57 of this Law, if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the servant or agent of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 60

Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, the carrier shall nevertheless remain responsible for the entire carriage according to the provisions of this Chapter. The carrier shall be responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the act or omission of the actual carrier and of his servant or agent acting within the scope of his employment or agency.

Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named actual carrier other than the carrier, the contract may nevertheless provide that the carrier shall not be liable for the loss, damage or delay in

delivery arising from an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage.

Article 61 The provisions with respect to the responsibility of the carrier contained in this Chapter shall be applicable to the actual carrier. Where an action is brought against the servant or agent of the actual carrier, the provisions contained in paragraph 2 of Article 58 and paragraph 2 of Article 59 of this Law shall apply.

Article 62

Any special agreement under which the carrier assumes obligations not provided for in this Chapter or waives rights conferred by this Chapter shall be binding upon the actual carrier when the actual carrier has agreed in writing to the contents thereof. The provisions of such special agreement shall be binding upon the carrier whether the actual carrier has agreed to the contents or not.

Article 63

Where both the carrier and the actual carrier are liable for compensation, they shall jointly be liable within the scope of such liability.

Article 64

If claims for compensation have been separately made against the carrier, the actual carrier and their servants or agents with regard to the loss of or damage to the goods, the aggregate amount of compensation shall not be in excess of the limitation provided for in Article 56 of this Law.

Article 65

The provisions of Article 60 through 64 of this Law shall not affect the recourse between the carrier and the actual carrier.

Section 3 Shipper's Responsibilities

Article 66

The shipper shall have the goods properly packed and shall guarantee the accuracy of the description, mark, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods at the time of shipment and shall indemnity the carrier against any loss resulting from inadequacy of packing or inaccuracies in the above-mentioned information.

The carrier's right to indemnification as provided for in the preceding paragraph shall not affect the obligation of the carrier under the contract of carriage of goods towards those other than the shipper.

Article 67

The shipper shall perform all necessary procedures at the port, customs, quarantine, inspection or other competent authorities with respect to the shipment of the goods and shall furnish to the carrier all relevant documents concerning the procedures the shipper has gone through. The shipper shall be liable for any damage to the interest of the carrier resulting from the inadequacy or inaccuracy or delay in delivery of such documents.

Article 68

At the time of shipment of dangerous goods, the shipper shall, in compliance with the regulations governing the carriage of such goods, have them properly packed, distinctly marked and labelled and notify the carrier in writing of their proper description, nature and the precautions to be taken. In case the shipper fails to notify the carrier or notified him inaccurately, the carrier may have such goods landed, destroyed or rendered innocuous when and where circumstances so require, without compensation. The shipper shall be liable to the carrier for any loss, damage or expense resulting from such shipment.

Notwithstanding the carrier's knowledge of the nature of the dangerous goods and his consent to carry, he may still have such goods landed, destroyed or rendered innocuous, without compensation, when they become an actual danger to the ship, the crew and other persons on board or to other goods. However, the provisions of this paragraph shall not prejudice the contribution in general average, if any.

Article 69

The shipper shall pay the freight to the carrier as agreed.

The shipper and the carrier may reach an agreement that the freight shall be paid by the consignee. However, such an agreement shall be noted in the transport documents.

Article 70

The shipper shall not be liable for the loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for the damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault of the shipper, his servant or agent.

The servant or agent of the shipper shall not be liable for the loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for the damage sustained by the ship, unless the loss or damage was caused by the fault of the servant or agent of the shipper.

Section 4 Transport Documents

Article 71

A bill of lading is a document which serves as an evidence of the contract of carriage of goods by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and based on which the carrier undertakes to deliver the goods against surrendering the same. A provision in the document stating that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

Article 72

When the goods have been taken over by the carrier or have been loaded on board, the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

The bill of lading may be signed by a person authorized by the carrier. A bill of lading signed by the Master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

Article 73

A bill of lading shall contain the following particulars:

(1) Description of the goods, mark, number of packages or pieces, weight or quantity, and a statement, if applicable, as to the dangerous nature of the goods;

(2) Name and principal place of business of the carrier;

(3) Name of the ship;

(4) Name of the shipper;

(5) Name of the consignee;

(6) Port of loading and the date on which the goods were taken over by the carrier at the

port of loading;

(7) Port of discharge;

(8) Place where the goods were taken over and the place where the goods are to be delivered in case of a multimodal transport bill of lading;

(9) Date and place of issue of the bill of lading and the number of originals issued;

(10) Payment of freight;

(11) Signature of the carrier or of a person acting on his behalf.

In a bill of lading, the lack of one or more particulars referred to in the preceding paragraph does not affect the function of the bill of lading as such, provided that it nevertheless meets the requirements set forth in Article 71 of this Law.

Article 74

If the carrier has issued, on demand of the shipper, a received-for-shipment bill of lading or other similar documents before the goods are loaded on board, the shipper may surrender the same to the carrier as against a shipped bill of lading when the goods have been loaded on board. The carrier may also note on the received-for-shipment bill of lading or other similar documents with the name of the carrying ship and the date of loading, and, when so noted, the received-for- shipment bill of lading or other similar documents shall be deemed to constitute a shipped bill of lading.

Article 75

If the bill of lading contains particulars concerning the description, mark, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods with respect to which the carrier or the other person issuing the bill of lading on his behalf has the knowledge or reasonable grounds to suspect that such particulars do not accurately represent the goods actually received, or, where a shipped bill of lading is issued, loaded, or if he has had no reasonable means of checking, the carrier or such other person may make a note in the bill of lading specifying those inaccuracies, the grounds for suspicion or the lack of reasonable means of checking.

Article 76

If the carrier or the other person issuing the bill of lading on his behalf made no note in the bill of lading regarding the apparent order and condition of the goods, the goods shall be deemed to be in apparent goods order and condition.

Article 77

Except for the note made in accordance with the provisions of Article 75 of this Law, the bill of lading issued by the carrier or the other person acting on his behalf is prima facie evidence of the taking over or loading by the carrier of the goods as described therein. Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods contained therein.

Article 78

The relationship between the carrier and the holder of the bill of lading with respect to their rights and obligations shall be defined by the clauses of the bill of lading.

Neither the consignee nor the holder of the bill of lading shall be liable for the demurrage, dead freight and all other expenses in respect of loading occurred at the loading port unless the bill of lading clearly states that the aforesaid demurrage, dead freight and all other expenses shall be borne by the consignee and the holder of the bill of lading.

Article 79

The negotiability of a bill of lading shall be governed by the following provisions:

(1) A straight bill of lading is not negotiable;

(2) An order bill of lading may be negotiated with endorsement to order or endorsement in blank;

(3) A bearer bill of lading is negotiable without endorsement.

Article 80 Where a carrier has issued a document other than a bill of lading as an evidence of the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage of goods by sea and the taking over by the carrier of the goods as described therein.

Such documents that are issued by the carrier shall not be negotiable.

Section 5 Delivery of Goods

Article 81

Unless notice of loss or damage is given in writing by the consignee the the carrier at the time of delivery of the goods by the carrier to the consignee, such delivery shall be deemed to be prima facie evidence of the delivery of the goods by the carrier as described in the transport documents and of the apparent goods order and condition of such goods.

Where the loss of or damage to the goods is not apparent, the provisions of the preceding paragraph shall apply if the consignee has not given the notice in writing within seven consecutive days from the next day of the delivery of the goods, or, in the case of containerized goods, within 15 days from the next day of the delivery thereof.

The notice in writing regarding the loss or damage need not be given if the state of the goods has, at the time of delivery, been the subject of a joint survey or inspection by the carrier and the consignee.

Article 82

The carrier shall not be liable for compensation if no notice on the economic losses resulting from delay in delivery of the goods has been received from the consignee within 60 consecutive days from the next day on which the goods had been delivered by the carrier to the consignee.

Article 83

The consignee may, before taking delivery of the goods at the port of destination, and the carrier may, before delivering the goods at the port of destination, request the cargo inspection agency to have the goods inspected. The party requesting such inspection shall bear the cost thereof but is entitled to recover the same from the party causing the damage.

Article 84

The carrier and the consignee shall mutually provide reasonable facilities for the survey and inspection stipulated in Article 81 and 83 of this Law.

Article 85

Where the goods have been delivered by the actual carrier, the notice in writing given by the consignee to the actual carrier under Article 81 of this Law shall have the same effect as that given to the carrier, and that given to the carrier shall have the same effect as that given to the actual carrier.

Article 86

If the goods were not taken delivery of at the port of discharge or if the consignee has delayed or refused the taking delivery of the goods, the Master may discharge the goods into warehouses or other appropriate places, and any expenses or risks arising therefrom shall be borne by the consignee.

Article 87

If the freight, contribution in general average, demurrage to be paid to the carrier and other necessary charges paid by the carrier on behalf of the owner of the goods as well as other charges to be paid to the carrier have not been paid in full, nor has appropriate security been given, the carrier may have a lien, to a reasonable extent, on the goods.

Article 88

If the goods under lien in accordance with the provisions of Article 87 of this Law have not been taken delivery of within 60 days from the next day of the ship's arrival at the port of discharge, the carrier may apply to the court for an order on the selling the goods by auction; where the goods are perishable or the expenses for keeping such goods would exceed their value, the carrier may apply for an earlier sale by auction.

The proceeds from the auction sale shall be used to pay off the expenses for the storage and auction sale of the goods, the freight and other related charges to be paid to the carrier. If the proceeds fall short of such expenses, the carrier is entitled to claim the difference from the shipper, whereas any amount in surplus shall be refunded to the shipper. If there is no way to make the refund and such surplus amount has not been claimed at the end of one full year after the auction sale, it shall go to the State Treasury.

Section 6 Cancellation of Contract

Article 89

The shipper may request the cancellation of the contract of carriage of goods by sea before the ship sails from the port of loading. However, except as otherwise provided for in the

contract, the shipper shall in this case pay half of the agreed amount of freight; if the goods have already been loaded on board, the shipper shall bear the expenses for the loading and discharge and other related charges.

Article 90

Either the carrier or the shipper may request the cancellation of the contract and neither shall be liable to the other if, due to force majeure or other causes not attributable to the fault of the carrier or the shipper, the contract could not be performed prior to the ship's sailing from its port of loading. If the freight has already been paid, it shall be refunded to the shipper, and, if the goods have already been loaded on board, the loading/discharge expenses shall be borne by the shipper. If a bill of loading has already been issued, it shall be returned by the shipper to the carrier.

Article 91

If, due to force majeure or any other causes not attributable to the fault of the carrier or the shipper, the ship could not discharge its goods at the port of destination as provided for in the contract of carriage, unless the contract provides otherwise, the Master shall be entitled to discharge the goods at a safe port or place near the port of destination and the contract of carriage shall be deemed to have been fulfilled.

In deciding the discharge of the goods, the Master shall inform the shipper or the consignee and shall take the interests of the shipper or the consignee into consideration.

Section 7 Special Provisions Regarding Voyage Charter Party

Article 92

A voyage charter party is a charter party under which the shipowner charters out and the charterer charters in the whole or part of the ship's space for the carriage by sea of the intended goods from one port to another and the charterer pays the agreed amount of freight.

Article 93

A voyage charter party shall mainly contain, interalia, name of the shipowner, name of the charterer, name and nationality of the ship, its bale or grain capacity, description of the goods to be loaded, port of loading, port of destination, laydays, time for loading and discharge, payment of freight, demurrage, dispatch and other relevant matters.

Article 94

The provisions in Article 47 and Article 49 of this Law shall apply to the shipowner under voyage charter party.

The other provisions in this Chapter regarding the rights and obligations of the parties to the contract shall apply to the shipowner and the charterer under voyage charter only in the absence of relevant provisions or in the absence of provisions differing therefrom in the voyage charter.

Article 95

Where the holder of the bill of lading is not the charterer in the case of a bill of lading issued under a voyage charter, the rights and obligations of the carrier and the holder of the bill of lading shall be governed by the clauses of the bill of lading. However, if the clauses of the voyage charter party are incorporated into the bill of lading, the relevant clauses of the voyage charter party shall apply.

Article 96

The shipowner shall provide the intended ship. The intended ship may be substituted with the consent of the charterer. However, if the ship substituted does not meet the requirements of the charter party, the charterer may reject the ship or cancel the charter. Should any damage or loss occur to the charterer as a result of the shipowner's failure in providing the intended ship due to his fault, the shipowner shall be liable for compensation.

Article 97

If the shipowner has failed to provide the ship within the laydays fixed in the charter, the charterer is entitled to cancel the charter party. However, if the shipowner had notified the charterer of the delay of the ship and the expected date of its arrival at the port of loading, the charterer shall notify the shipowner whether to cancel the charter within 48 hours of the receipt of the shipowner's notification.

Where the charterer has suffered losses as a result of the delay in providing the ship due to the fault of the shipowner, the shipowner shall be liable for compensation.

Article 98

Under a voyage charter, the time for loading and discharge and the way of calculation thereof, as well as the rate of demurrage that would incur after the expiration of the

laytime and the rate of dispatch money to be paid as a result of the completion of loading or discharge ahead of schedule, shall be fixed by the shipowner and the charterer upon mutual agreement.

Article 99

The charterer may sublet the ship he chartered, but the rights and obligations under the head charter shall not be affected.

Article 100

The charterer shall provide the intended goods, but he may replace the goods with the consent of the shipowner. However, if the goods replaced is detrimental to the interests of the shipowner, the shipowner shall be entitled to reject such goods and cancel the charter.

Where the shipowner has suffered losses as a result of the failure of the charterer in providing the intended goods, the charterer shall be liable for compensation.

Article 101

The shipowner shall discharge the goods at the port of discharge specified in the charter party. Where the charter party contains a clause allowing the choice of the port of discharge by the charterer, the Master may choose one from among the agreed picked ports to discharge the goods, in case the charterer did not, as agreed in the charter, instruct in time as to the port chosen for discharging the goods. Where the charterer did not instruct in time as to the chosen port of discharge, as agreed in the charter, and the shipowner suffered losses thereby, the charterer shall be liable for compensation; where the charterer has suffered losses as a result of the shipowner's arbitrary choice of a port to discharge the goods, in disregard of the provisions in the relevant charter, the shipowner shall be liable for compensation.

Section 8 Special Provisions Regarding Multimodal Transport Contract

Article 102

A multimodal transport contract as referred to in this Law means a contract under which the multimodal transport operator undertakes to transport the goods, against the payment of freight for the entire transport, from the place where the goods were received in his charge to the destination and to deliver them to the consignee by two or more different modes of transport, one of which being sea carriage.

Th, e multimodal transport operator as referred to in the preceding paragraph means the person who has entered into a multimodal transport contract with the shipper either by himself or by another person acting on his behalf.

Article 103

The responsibility of the multimodal transport operator with respect to the goods under multimodal transport contract covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.

Article 104 The multimodal transport operator shall be responsible for the performance of the multimodal transport contract or the procurement of the performance therefor, and shall be responsible for the entire transport.

The multimodal transport operator may enter into separate contracts with the carriers of the different modes defining their responsibilities with regard to the different sections of the transport under the multimodal transport contracts. However, such separate contracts shall not affect the responsibility of the multimodal transport operator with respect to the entire transport.

Article 105

If loss of or damage to the goods has occurred in a certain section of the transport, the provisions of the relevant laws and regulations governing that specific section of the multimodal transport shall be applicable to matters concerning the liability of the multimodal transport operator and the limitation thereof.

Article 106

If the section of transport in which the loss of or damage to the goods occurred could not be ascertained, the multimodal transport operator shall be liable for compensation in accordance with the stipulations regarding the carrier's liability and the limitation thereof as set out in this Chapter.

CHAPTER V CONTRACT OF CARRIAGE OF PASSENGERS BY SEA

Article 107

A contract of carriage of passengers by sea is a contract whereby the carrier undertakes to

carry passengers and their luggage by sea from one port to another by ships suitable for that purpose against payment of fare by the passengers.

Article 108

For the purposes of this Chapter:

(1) "Carrier" means the person by whom or in whose name a contract of carriage of passengers by sea has been entered into with the passengers;

(2) "Actual carrier" means the person by whom the whole or part of the carriage of passengers has been performed as entrusted by the carrier, including those engaged in such carriage under a sub-contract.

(3) "Passenger" means a person carried under a contract of carriage of passengers by sea. With the consent of the carrier, a person supervising the carriage of goods aboard a ship covered by a contract of carriage of goods is regarded as a passenger;

(4) "Luggage" means any Article or vehicle shipped by the carrier under the contract of carriage of passengers by sea, with the exception of live animals.

(5) "Cabin luggage" means the luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control.

Article 109

The provisions regarding the responsibilities of the carrier as contained in this Chapter shall be applicable to the actual carrier, and the provisions regarding the responsibilities of the servant or agent of the carrier as contained in this Chapter shall be applicable to the servant or agent of the actual carrier.

Article 110

The passage ticket serves as an evidence that a contract of carriage of passengers by sea has been entered into.

Article 111

The period of carriage for the carriage of passengers by sea commences from the time of embarkation of the passengers and terminates at the time of their disembarkation,

including the period during which the passengers are transported by water from land to the ship or vice versa, if such cost of transport is included in the fare. However, the period of carriage does not include the time when the passengers are at a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installations.

The period of carriage for the cabin luggage of the passengers shall be the same as that stipulated in the preceding paragraph. The period of carriage for luggage other than the cabin luggage commences from the time when the carrier or his servant or agent receives it into his charge and terminates at the time when the carrier or his servant or agent redelivers it to the passengers.

Article 112

A passenger travelling without a ticket or taking a higher class berth than booked or going beyond the distance paid for shall pay for the fare or the excess fare as required by relevant regulations, and the carrier may, according to the relevant regulations, charge additional fare. Should any passenger refuse to pay, the Master is entitled to order him to disembark at a suitable place and the carrier has the right of recourse against him.

Article 113

No passenger may take on board or pack in their luggage contraband goods or any Article of an inflammable, explosive, poisonous, corrosive or radioactive nature or other dangerous goods that would endanger the safety of life and property on board.

The carrier may have the contraband or dangerous goods brought on board by the passenger or packed in his luggage in breach of the provisions of the preceding paragraph discharged, destroyed or rendered innocuous at any time and at any place or sent over to the appropriate authorities, without being liable for compensation.

The passenger shall be liable for compensation if any loss or damage occurs as a result of his breach of the provisions of paragraph 1 of this Article.

Article 114

During the period of carriage of the passengers and their luggage as provided for in Article 111 of this Law, the carrier shall be liable for the death of or personal injury to passengers or the loss of or damage to their luggage resulting from accidents caused by the fault of the carrier or his servant or agent committed within the scope of his employment or

agency.

The claimant shall bear the burden of proof regarding the fault of the carrier or his servant or agent, with the exception, however, of the circumstances specified in paragraphs 3 and 4 of this Article.

If the death of or personal injury to the passengers or loss of or damage to the passengers'cabin luggage occurred as a result of shipwreck, collision,stranding, explosion, fire or the defect of the ship, it shall be presumed that the carrier or his servant or agent has committed a fault, unless proof to the contrary has been given by the carrier or his servant or agent.

As to any loss of or damage to the luggage other than the passenger's cabin luggage, unless the carrier or his servant or agent proves to the contrary, it shall be presumed that the carrier or his servant or agent has committed a fault, no matter how the loss or damage was caused.

Article 115

If it is proved by the carrier that the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to his luggage was caused by the fault of the passenger himself or the faults of the carrier and the passenger combined, the carrier's liability may be exonerated or appropriately mitigated.

If it is proved by the carrier that the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage was intentionally caused by the passenger himself, or the death or personal injury was due to the health condition of his, the carrier shall not be liable therefor.

Article 116

The carrier shall not be liable for any loss of or damage to the monies, gold, silver, jewellery, negotiable securities or other valuables of the passengers.

If the passenger has entrusted the above-mentioned valuables to the safe-keeping of the carrier under an agreement for that purpose, the carrier shall be liable for compensation in accordance with the provisions of Article 117 of this Law. Where the limitation of liability agreed upon between the carrier and the passenger in writing is higher than that set out in

Article 117 of this Law, the carrier shall make the compensation in accordance with that higher amount.

Article 117

Except the circumstances specified in paragraph 4 of this Article, the limitation of liability of the carrier under each carriage of passengers by sea shall be governed by the following:

(1) For death of or personal injury to the passenger: not exceeding 46,666 Units of Account per passenger;

(2) For loss of or damage to the passengers' cabin luggage: not exceeding 833 Units of Account per passenger;

(3) For loss of or damage to the passengers' vehicles including the luggage carried therein: not exceeding 3,333 Units of Account per vehicle;

(4) For loss of or damage to luggage other than those described in sub- paragraphs (2) and (3) above: not exceeding 1,200 Units of Account per passenger.

An agreement may be reached between the carrier and the passengers with respect to the deductibles applicable to the compensation for loss of or damage to the passengers' vehicles and luggage other than their vehicles. However, the deductible with respect to the loss of or damage to the passengers' vehicles shall not exceed 117 Units of Account per vehicle, whereas the deductible for the loss of or damage to the luggage other than the vehicle shall not exceed 13 Units of Account per piece of luggage per passenger. In calculating the amount of compensation for the loss of or damage to the passenger's vehicle or the luggage other than the vehicle, deduction shall be made of the agreed deductibles the carrier is entitled to.

A higher limitation of liability than that set out in sub-paragraph (1) above may be agreed upon between the carrier and the passenger in writing.

The limitation of liability of the carrier with respect to the carriage of passengers by sea between the ports of the People's Republic of China shall be fixed by the competent authorities of transport and communications under the State Council and implemented after its being submitted to and approved by the State Council.

Article 118

If it is proved that the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss or damage or recklessly and with knowledge that such death or personal injury or such loss or damage would probably result, the carrier shall not invoke the provisions regarding the limitation of liability contained in Articles 116 and 117 of this Law.

If it is proved that the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage resulted from an act or omission of the servant or agent of the carrier done with the intent to cause such loss or damage or recklessly and with knowledge that such death or personal injury or such loss or damage would probably result, the servant or agent of the carrier shall not invoke the provisions regarding the limitation of liability contained in Article 116 and 117 of this Law.

Article 119

In case of apparent damage to the luggage, the passenger shall notify the carrier or his servant or agent in writing according to the following:

(1) Notice with respect to cabin luggage shall be made before or at the time of his embarkation;

(2) Notice regarding luggage other than cabin luggage shall be made before or at the time of redelivery thereof.

If the damage to the luggage is not apparent and it is difficult for the passenger to discover such damage at the time of his disembarkation or of the redelivery of the luggage, or if the luggage has been lost, the passenger shall notify the carrier or his servant or agent in writing within 15 days from the next day of disembarkation of the passenger or of the redelivery of the luggage.

If the passenger fails to send in the notice in writing in time in accordance with the provisions of sub-paragraphs (1) and (2) of this Article, it shall be presumed that the luggage has been received undamaged, unless proof to the contrary is made.

Where the luggage has been jointly surveyed or inspected by the passenger and the carrier

at the time of redelivery thereof, the above- mentioned notice need not be given.

Article 120

With regard to the claims made to the carrier's servant or agent, such servant or agent shall be entitled to invoke the provisions regarding defence and limitation of liability contained in Article 115, 116 and 117 of this Law if such servant or agent proves that his act or omission was within the scope of his employment or agency.

Article 121

Where the performance of the carriage of passengers or part thereof has been entrusted by the carrier to an actual carrier, the carrier shall, as stipulated in this Chapter, remain liable for the entire carriage. Where the carriage is performed by the actual carrier, the carrier shall be liable for the act or omission of the actual carrier or the act or omission of his servant or agent within the scope of his employment or agency.

Article 122

Any special agreement under which the carrier assumes obligations not provided for in this Chapter or waives the rights conferred by this Chapter shall be binding upon the actual carrier where the actual carrier has expressly agreed in writing to the contents thereof. Such a special agreement shall be binding upon the carrier whether the actual carrier has agreed to its contents or not.

Article 123

Where both the carrier and the actual carrier are liable for compensation, they shall be liable jointly and severally within the scope of such liability.

Article 124

Where separate claims have been brought against the carrier, the actual carrier and their servants or agents with respect to the death of or personal injury to the passengers or the loss of or damage to their luggage, the aggregate amount of compensation shall not be in excess of the limitation prescribed in Article 117 of this Law.

Article 125

The provisions of Articles 121 through 124 of this Law shall not affect the right of recourse between the carrier and the actual carrier.

Article 126

Any of the following clauses contained in a contract of carriage of passengers by sea shall be null and void:

(1) Any clause that exonerates the statutory responsibility of the carrier in respect of the passenger;

(2) Any clause that reduces the limitation of liability of the carrier as contained in this Chapter;

(3) Any clause that contains provisions contrary to those of this Chapter concerning burden of proof;

(4) Any clause that restricts the right of claim of the passenger.

The nullity and voidness of the clauses set out in the preceding paragraph shall not prejudice the validity of the other clauses of the contract.

CHAPTER VI CHARTER PARTIES

Section 1 Basic Principles

Article 127

The provisions concerning the rights and obligations of the shipowner and the charterer in this Chapter shall apply only when there are no stipulations or no different stipulations in this regard in the charter party.

Article 128

Charter parties including time charter parties and bareboat charter parties shall be concluded in writing.

Section 2 Time Chapter Party

Article 129

A time charter party is a contract under which the shipowner provides a designated manned ship to the charterer, and the charterer employs the ship during the contractual period for the agreed service against payment of hire.

Article 130

A time charter party mainly contains the name of the shipowner, the name of the charter; the name, nationality, class, tonnage, capacity, speed and fuel consumption of the ship; the trading area; the agreed service, the contractual period, the time, place and conditions of delivery and redelivery of the ship; the hire and the way of its payment and other relevant matters.

Article 131

The shipowner shall deliver the ship within the time agreed upon in the charter party.

Where the shipowner acts against the provisions of the preceding paragraph, the charterer is entitled to cancel the charter. However, if the shipowner has notified the charterer of the anticipated delay in delivery and has given an estimated time of arrival of the ship at the port of delivery, the charterer shall notify the shipowner, within 48 hours of the receipt of such notice from the shipowner, of his decision whether to cancel the charter or not.

The shipowner shall be liable for the charterer's loss resulting from the delay in delivery of the ship due to the shipowner's fault.

Article 132

At the time of delivery, the shipowner shall exercise due diligence to make the ship seaworthy. The ship delivered shall be fit for the intended service.

Where the shipowner acts against the provisions in the preceding paragraph, the charterer shall be entitled to cancel the charter and claim any losses resulting therefrom.

Article 133

During the charter period, if the ship is found at variance with the seaworthiness or the other conditions agreed upon in the charter, the shipowner shall take all reasonable measures to have them restored as soon as possible.

Where the ship has not been operated normally for 24 consecutive hours due to its failure to maintain the seaworthiness or the other conditions as agreed upon, the charterer shall not pay the hire for the operating time so lost, unless such failure was caused by the charterer.

Article 134

The charterer shall guarantee that the ship shall be employed in the agreed maritime transport between the safe ports or places within the trading area agreed upon.

If the charterer acts against the provisions of the preceding paragraph, the shipowner is entitled to cancel the charter and claim any losses resulting therefrom.

Article 135 The charterer shall guarantee that the ship shall be employed to carry the lawful merchandise agreed.

Where the ship is to be employed by the charterer to carry live animals or dangerous goods, a prior consent of the shipowner is required.

The charterer shall be liable for any loss of the shipowner resulting from the charterer's violation of the provisions of paragraph 1 or paragraph 2 of this Article.

Article 136

The charterer shall be entitled to give the Master instructions with respect to the operation of the ship. However, such instructions shall not be inconsistent with the stipulations of the time charter.

Article 137

The charterer may sublet the ship under charter, but he shall notify the shipowner of the sublet in time. The rights and obligations agreed upon in the head charter shall not be affected by the sub-charter.

Article 138

Where the ownership of the ship under charter has been transferred by the shipowner, the rights and obligations agreed upon under the original charter shall not be affected. However, the shipowner shall inform the charterer thereof in time. After such transfer, the transferee and the charterer shall continue to perform the original charter.

Article 139

Should the ship be engaged in salvage operations during the charter period, the charterer shall be entitled to half of the amount of the payment for salvage operations after deducting therefrom the salvage expenses, compensation for damage, the portion due to crew members and other relevant costs.

Article 140

The charterer shall pay the hire as agreed upon in the charter. Where the charterer fails to pay the hire as agreed upon, the shipowner shall be entitled to cancel the charter party and claim any losses resulting therefrom.

Article 141

In case the charterer fails to pay the hire or other sums of money as agreed upon in the charter, the shipowner shall have a lien on the charterer's goods, other property on board and earnings from the sub-charter.

Article 142

When the charter redelivers the ship to the shipowner, the ship shall be in the same good order and condition as it was at the time of delivery, fair wear and tear excepted.

Where, upon redelivery, the ship fails to remain in the same good order and condition as it was at the time of delivery, the charter shall be responsible for rehabilitation or for compensation.

Article 143

If, on the basis of a reasonable calculation, a ship may be able to complete its last voyage at around the time of redelivery specified in the charter and probably thereafter, the charterer is entitled to continue to use the ship in order to complete that voyage even if its time of redelivery will be overdue. During the extended period, the charterer shall pay the hire at the rate fixed by the charter, and, if the current market rate of hire is higher than that specified in the charter, the charterer shall pay the hire at the current market rate.

Section 3 Bareboat Charter Party

Article 144

A bareboat charter party is a charter party under which the shipowner provides the charterer with an unmanned ship which the charterer shall possess, employ and operate within an agreed period and for which the charterer shall pay the shipowner the hire.

Article 145

A bareboat charter party mainly contains the name of the shipowner and the name of the charter; the name, nationality, class, tonnage and capacity of the ship; the trading area, the

employment of the ship and the charter period; the time, place and condition of delivery and redelivery; the survey, maintenance and repair of the ship; the hire and its payment; the insurance of the ship; the time and condition for the termination of the charter and other relevant matters.

Article 146

The shipowner shall deliver the ship and its certificates to the charterer at the port or place and time as stipulated in the charter party. At the time of delivery, the shipowner shall exercise due diligence to make the ship seaworthy.

The ship delivered shall be fit for the agreed service.

Where the shipowner acts against the provisions of the preceding paragraph, the charterer shall be entitled to cancel the charter and claim any losses resulting therefrom.

Article 147

The charterer shall be responsible for the maintenance and repair of the ship during the bareboat charter period.

Article 148

During the bareboat charter period, the ship shall be insured, at the value agreed upon in the charter and in the way consented to by the shipowner, by the charterer at his expense.

Article 149

During the bareboat charter period, if the charterer's possession, employment or operation of the ship has affected the interests of the shipowner or caused any losses thereto, the charterer shall be liable for eliminating the harmful effect or compensating for the losses.

Should the ship be arrested due to any disputes over its ownership or debts owned by the shipowner, the shipowner shall guarantee that the interest of the charterer is not affected. The shipowner shall be liable for compensation for any losses suffered by the charterer thereby.

Article 150

During the bareboat charter period, the charterer shall not assign the rights and obligations stipulated in the charter or sublet the ship under bareboat charter without the

shipowner's consent in writing.

Article 151

The shipowner shall not establish any mortgage of the ship during the bareboat charter period without the prior consent in writing by the charterer.

Where the shipowner acts against the provisions of the preceding paragraph and thereby causes losses to the charterer, the shipowner shall be liable for compensation.

Article 152

The charterer shall pay the hire as stipulated in the charter. In default of payment by the charterer for seven consecutive days or more after the time as agreed in the charter for such payment, the shipowner is entitled to cancel the charter without prejudice to any claim for the loss arising from the charterer's default.

Should the ship be lost or missing, payment of hire shall cease from the day when the ship was lost or last heard of. Any hire paid in advance shall be refunded in proportion.

Article 153

The provisions of Article 134, paragraph 1 of Article 135, Article 142 and Article 143 of this Law shall be applicable to bareboat charter parties.

Article 154

The ownership of a ship under bareboat charter containing a lease-purchase clause shall be transferred to the charterer when the charterer has paid off the lease-purchase price to the shipowner as stipulated in the charter.

CHAPTER VII CONTRACT OF SEA TOWAGE

Article 155

A contract of sea towage is a contract whereby the tugowner undertakes to tow an object by sea with a tug from one place to another and the tow party pays the towage.

The provisions of this Chapter shall not be applicable to the towage service rendered to ships within the port area.

Article 156

A contract of sea towage shall be made in writing. Its contents shall mainly include name and address of the tugowner, name and address of the tow party, name and main particulars of the tug and name and main particulars of the object to be towed, horse power of the tug, place of commencement of the towage and the destination, the date of commencement of the towage, towage price and the way of payment thereof, as well as other relevant matters.

Article 157

The tugowner shall, before and at the beginning of the towage, exercise due diligence to make the tug seaworthy and tow-worthy and to properly man the tug and equip it with gears and tow lines and to provide all other necessary supplies and appliances for the intended voyage.

The two party shall, before and at the beginning of the towage, make all necessary preparations therefor and shall exercise due diligence to make the object to be towed tow-worthy and shall give a true account of the object to be towed and provide the certificate of tow-worthiness and other documents issued by the relevant survey and inspection organizations.

Article 158

If before the commencement of the towage service, due to force majeure or other causes not attributable to the fault of either party, the towage contract could not be performed, either party may cancel the contract and neither shall be liable to the other. In such event, the towage price that had already been paid shall be returned to the tow party by the tugowner, unless otherwise agreed upon in the towage contract.

Article 159

If after the commencement of the towage service, due to force majeure or other causes not attributable to the fault of either party, the towage contract could not be performed, either party may cancel the towage contract and neither shall be liable to the other.

Article 160

Where the object towed could not reach its destination due to force majeure or other causes not attributable to the fault of either party, unless the towage contract provides otherwise, the tugowner may deliver the object towed to the two party or its agent at a place near the destination or at a safe port or an anchorage chosen by the Master of the

tug, and the contract of towage shall be deemed to have been fulfilled.

Article 161

Where the tow party fails to pay the towage price or other reasonable expenses as agreed, the tugowner shall have a lien on the object towed.

Article 162

In the course of the sea towage, if the damage suffered by the tugowner or the two party was caused by the fault of one of the parties, the party in fault shall be liable for compensation. If the damage was caused by the faults of both parties, both parties shall be liable for compensation in proportion to the extent of their respective faults.

Notwithstanding the provisions of the preceding paragraph, the tugowner shall not be liable if the proves that the damage suffered by the tow party is due to one of the following causes:

(1) Fault of the Master or other crew members of the tug or the pilot or other servants or agents of the tugowner in the navigation and management of the tug:

(2) Fault of the tug in saving or attempting to save life or property at sea.

The provisions of this Article shall only apply if and when there are no provisions or no different provisions in this regard in the sea towage contract.

Article 163

If death of or personal injury to a third party or damage to property thereof has occurred during the sea towage due to the fault of the tugowner or the tow party, the tugowner and the tow party shall be liable jointly and severally to that third party. Except as otherwise provided for in the towage contract, the party that has jointly and severally paid a compensation in an amount exceeding the proportion for which it is liable shall have the right of recourse against the other party.

Article 164

Where a tugowner towing a barge owned or operated by him to transport goods by sea from one port to another, it shall be deemed as an act of carriage of goods by sea.

CHAPTER VIII COLLISION OF SHIPS

Article 165

Collision of ships means an accident arising from the touching of ships at sea or in other navigable waters adjacent thereto. Ships referred to in the preceding paragraph shall include those non- military or public service ships or craft that collide with the ships mentioned in Article 3 of this Law.

Article 166

After a collision, the Master of each of the ships in collision is bound, so far as he can do so without serious danger to his ship and persons on board to render assistance to the other ship and persons on board.

The Master of each of the ships in collision is likewise bound so far as possible to make known to the other ship the name of his ship, its port of registry, port of departure and port of destination.

Article 167

Neither of the parties shall be liable to the other if the collision is caused by force majeure or other causes not attributable to the fault of either party or if the cause thereof is left in doubt.

Article 168

If the collision is caused by the fault of one of the ships, the one in fault shall be liable therefor.

Article 169

If the colliding ships are all in fault, each ship shall be liable in proportion to the extent of its fault; if the respective faults are equal in proportion or it is impossible to determine the extent of the proportion of the respective faults, the liability of the colliding ships shall be apportioned equally.

The ships in fault shall be liable for the damage to the ship, the goods and other property on board pursuant to the proportions prescribed in the preceding paragraph. Where damage is caused to the property of a third party, the liability for compensation of any of the colliding ships shall not exceed the proportion it shall bear.

If the ships in fault have caused loss of life or personal injury to a third party, they shall be jointly and severally liable therefor. If a ship has paid an amount of compensation in excess of the proportion prescribed in paragraph 1 of this Article, it shall have the right of recourse against the other ship(s) in fault.

Article 170

Where a ship has caused damage to another ship and persons, goods or other property on board that ship, either by the execution or non-execution of a manoeuvre or by the non-observance of navigation regulations, even if no collision has actually occurred, the provisions of this Chapter shall apply.

CHAPTER IX SALVAGE AT SEA

Article 171

The provisions of this Chapter shall apply to salvage operations rendered at sea or any other navigable waters adjacent thereto to ships and other property in distress.

Article 172 For the purposes of this Chapter:

(1) "Ship" means any ship referred to in Article 3 of this Law and any other non-military, public service ship or craft that has been involved in a salvage operation therewith;

(2) "Property" means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.

(3) "Payment" means any reward, remuneration or compensation for salvage operations to be paid by the salved party to the salvor pursuant to the provisions of this Chapter.

Article 173

The provisions of this Chapter shall not apply to fixed or floating platforms or mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.

Article 174

Every Master is bound, so far as he can do so without serious danger to his ship and persons on board, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.

Article 175

A contract for salvage operations at sea is concluded when an agreement has been reached between the salvor and the salved party regarding the salvage operations to be undertaken.

The Master of the ship in distress shall have the authority to conclude a contract for salvage operations on behalf of the shipowner. The Master of the ship in distress or its owner shall have the authority to conclude a contract for salvage operations on behalf of the owner of the property on board.

Article 176

The salvage contract may be modified by a judgment of the court which has entertained the suit brought by either party, or modified by an award of the arbitration organization to which the dispute has been submitted for arbitration upon the agreement of the parties, under any of the following circumstances:

(1) The contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are obviously inequitable;

(2) The payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.

Article 177

During the salvage operation, the salvor shall owe a duty to the salved party to:

(1) Carry out the salvage operation with due care;

(2) Exercise due care to prevent or minimize the pollution damage to the environment;

(3) Seek the assistance of other salvors where reasonably necessary;

(4) Accept the reasonable request of the salved party to seek the participation in the salvage operation of other salvors. However, if the request is not well-founded, the amount of payment due to the original salvor shall not be affected.

Article 178

During the salvage operation, the party salved is under an obligation to the salvor to:

(1) Cooperate fully with the salvor;

(2) Exercise due care to prevent or minimize the pollution damage to the environment;

(3) Promptly accept the request of the salvor to take delivery of the ship or property salved when such ship or property has been brought to a place of safety.

Article 179 Where the salvage operations rendered to the distressed ship and other property have had a useful result, the salvor shall be entitled to a reward. Except as otherwise provided for by Article 182 of this Law or by other laws or the salvage contract, the salvor shall not be entitled to the payment if the salvage operations have had no useful result.

Article 180

The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into full account the following criteria:

(1) Value of the ship and other property salved;

(2) Skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing the pollution damage to the environment;

(3) Measure of success obtained by the salvors;

(4) Nature and extent of the danger;

(5) Skill and efforts of the salvors in salving the ship, other property and life;

(6) Time used and expenses and losses incurred by the salvors;

(7) Risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;

(8) Promptness of the salvage services rendered by the salvors;

(9) Availability and use of ships or other equipment intended for salvage operations;

(10) State of readiness and efficiency of the salvors' equipment and the value thereof.

The reward shall not exceed the value of the ship and other property salved.

Article 181

The salved value of the ship and other property means the assessed value of the ship and other property salved or the proceeds of the sale thereof, after deduction of the relevant taxes and customs dues, quarantine expenses, inspection charges as well as expenses incurred in connection with the discharge, storage, assessment of the value and the sale thereof.

The value prescribed in the preceding paragraph does not include the value of the salved personal belongings of the crew and that of the cabin luggage of the passengers.

Article 182

If the salvor has carried out the salvage operations in respect of a ship which by itself or its goods threatened pollution damage to the environment and has failed to earn a reward under Article 180 of this Law at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this Article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that ship equivalent to his expenses as herein defined.

If the salvor has carried out the salvage operations prescribed in the preceding paragraph and has prevented or minimized pollution damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 of this Article may be increased by an amount up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. The court which has entertained the suit or the arbitration organization may, if it deems fair and just and taking into consideration the provisions of paragraph 1 of Article 180 of this Law, render a judgment or an award further increasing the amount of such special compensation, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.

The salvor's expenses referred to in this Article means the salvor's out-of-pocket expenses reasonably incurred in the salvage operation and the reasonable expenses for the equipment and personnel actually used in the salvage operation. In determining the salvor's expenses, the provisions of sub-paragraphs (8), (9) and (10) of paragraph 1 of Article 180 of this Law shall be taken into consideration.

Under all circumstances, the total special compensation provided for in this Article shall be paid only if such compensation is greater than the reward recoverable by the salvor under Article 180 of this Law, and the amount to be paid shall be the difference between the special compensation and the reward. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize the pollution damage to the environment, the salvor may be totally or partly deprived of the right to the special compensation.

Nothing in this Article shall affect the right of recourse on the part of the shipowner against any other parties salved.

Article 183

The salvage reward shall be paid by the owners of the salved ship and other property in accordance with the respective proportions which the salved values of the ship and other property bear to the total salved value.

Article 184

The distribution of salvage reward among the salvors taking part in the same salvage operation shall be made by agreement among such salvors on the basis of the criteria set out in Article 180 of this Law; failing such agreement, the matter may be brought before the court hearing the case for judgment, or, upon the agreement of the parties, submitted to the arbitration organization for an award.

Article 185

The salvors of human life may not demand any remuneration from those whose lives are saved. However, salvors of human life are entitled to a fair share of the payment awarded to the salvors for salving the ship or other property or for preventing or minimizing the pollution damage to the environment.

Article 186

The following salvage operations shall not be entitled to remuneration:

(1) The salvage operation is carried out as a duty to normally perform a towage contract or other service contract, with the exception, however, of providing special services beyond the performance of the above said duty.

(2) The salvage operation is carried out in spite of the express and reasonable prohibition

on the part of the Master of the ship in distress, the owner of the ship in question and the owner of the other property.

Article 187

Where the salvage operations have become necessary or more difficult due to the fault of the salvor or where the salvor has committed fraud or other dishonest conduct, the salvor shall be deprived of the whole or part of the payment payable to him.

Article 188

After the completion of the salvage operation, the party salved shall, at the request of the salvor, provide satisfactory security for salvage reward and other charges.

Without prejudice to the provisions of the preceding paragraph, the owner of the ship salved shall, before the release of the goods, make best endeavours to cause the owners of the property salved to provide satisfactory security for the share of the payment that they ought to bear.

Without the consent of the salvor, the ship or other property salved shall not be removed from the port or place at which they first arrived after the completion of the salvage operation, until satisfactory security has been provided with respect to the ship or other property salved, as demanded by the salvor.

Article 189

The court or the arbitration organization handling the salvor's claim for payment may, in light of the specific circumstances and under fair and just terms, decide or make an award ordering the party salved to pay on account an appropriate amount to the salvor.

On the basis of the payment on account made by the party salved in accordance with the provisions of the preceding paragraph, the security provided under Article 188 of this Law shall be reduced accordingly.

Article 190

If the party salved has neither made the payment nor provided satisfactory security for the ship and other property salved after 90 days of the salvage, the salvor may apply to the court for an order on forced sale by auction. With respect to the ship or the property salved that cannot be kept or cannot be properly kept, or the storage charge to be incurred may

exceed its value, the salvor may apply for an earlier forced sale by auction.

The proceeds of the sale shall, after deduction of the expenses incurred for the storage and sale, be used for the payment in accordance with the provisions of this Law. The remainder, if any, shall be returned to the party salved, and, if there is no way to return the remainder or if the remainder has not been claimed after one year of the forced sale, it shall go to the State Treasury. In case of any deficiency, the salvor has the right of recourse against the party salved.

Article 191

The provisions of this Chapter shall apply to the salvor's right to the payment for the salvage operations carried out between the ships of the same owner.

Article 192

With respect to the salvage operations performed or controlled by the relevant competent authorities of the State, the salvors shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Chapter in respect of salvage operations.

CHAPTER X GENERAL AVERAGE

Article 193

General average means the extraordinary sacrifice or expenditure intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the ship, goods or other property involved in a common maritime adventure.

Loss or damage sustained by the ship or goods through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage and loss of market as well as other indirect losses, shall not be admitted as general average.

Article 194

When a ship, after having been damaged in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, shall have entered a port or place of refuge or returned to its port or place of loading to effect repairs which are necessary for the safe prosecution of the voyage, then the port charges paid, the wages and maintenance of the crew incurred and the fuel and stores consumed during the extra period of detention in such port or place, as well as the loss or damage and charges arising from the discharge, storage, reloading and handling of the goods, fuel, stores and other property on board in order to

have the repairs done shall be allowed as general average.

Article 195

Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowed as general average shall be deemed to be general average and so allowed, but the amount of such expense incurred shall not be in excess of the general average expense avoided.

Article 196

The onus of proof shall be upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Article 197

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure. However, this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Article 198

The amounts of sacrifice of the ship, the goods and the freight shall be respectively determined as follows:

(1) The amount of sacrifice of the ship shall be calculated on the basis of the repair cost of the ship actually paid, from which any reasonable deduction in respect of "new for old" being made. Where the ship has not been repaired after the sacrifice, the amount of sacrifice thereof shall be calculated on the basis of the reasonable reduced value of ship after the general average sacrifice. Such amount shall not exceed the estimated cost of repair.

Where the ship is an actual total loss or where the cost of repair would exceed the value of the ship after the repair, the amount of sacrifice of the ship shall be calculated on the basis of the estimated sound value of the ship, less the estimated cost of repair not allowable as general average, as well as the value of the ship after the damage.

(2) The amount of sacrifice of the goods already lost shall be calculated on the basis of the value of the goods at the time of shipment plus insurance and freight, from which the freight that need not be paid due to the sacrifice made being deducted. For the damaged goods that had already been sold before an agreement was reached on the extent of the

damage sustained, the amount of sacrifice thereof shall be calculated on the basis of the difference between the value of the goods at the time of shipment plus insurance and freight, and the net proceeds of the goods so sold.

(3) The amount of sacrifice of the freight shall be calculated on the basis of the amount of loss of freight on account of the sacrifice of the goods, from which the operating expenses that ought to be paid in order to earn such freight but need not be paid because of the sacrifice shall be deducted.

Article 199

The contribution in general average shall be made in proportion to the contributory values of the respective beneficiaries.

The contributory value in general average by the ship, goods and freight shall be determined as follows:

(1) The contributory value of the ship shall be calculated on the basis of the sound value of the ship at the place where the voyage ends, from which any damage that does not come under general average sacrifice being deducted; alternately, the actual value of the ship at the place where the voyage ends, plus the amount of general average sacrifice.

(2) The contributory value of the goods shall be calculated on the basis of the value of the goods at the time of shipment plus insurance and freight, from which the damage that does not come under the general average sacrifice and the carrier's freight at risk being deducted. Where the goods had been sold before its arrival at the port of destination, its value for contribution shall be the net proceeds plus the amount of general average sacrifice.

Passenger's luggage and personal belongings shall not be included in the value for contribution.

(3) The contributory value of freight shall be calculated on the basis of the amount of freight at the risk of the carrier and which the carrier is entitled to collect at the end of the voyage, less any expense incurred for the prosecution of the voyage after the general average, in order to earn the freight, plus the amount of general average sacrifice.

Article 200

Goods undeclared or wrongfully declared shall be liable for the contribution to general average, but the special sacrifice sustained by such goods shall not be allowed as general average.

Where the value of the goods has been improperly declared at a value below its actual value, the contribution to general average shall be made on the basis of their actual value and, where a general average sacrifice has occurred, the amount of sacrifice shall be calculated on the basis of the declared value.

Article 201

Interest shall be allowed on general average sacrifice and general average expenses paid on account. A commission shall be allowed for the general average expenses paid on account, except those , for the wages and maintenance of the crew and fuel and store consumed.

Article 202

The contributing parties shall provide security for general average contribution at the request of the parties that have an interest therein.

Where the security has been provided in the form of cash deposits, such deposits shall be put in a bank by an average adjuster in the name of a trustee.

The provision, use and refund of the deposits shall be without prejudice to the ultimate liability of the contributing parties.

Article 203

The adjustment of general average shall be governed by the average adjustment rules agreed upon in the relevant contract. In the absence of such an agreement in the contract, the relevant provisions contained in this Chapter shall apply.

CHAPTER XI LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS

Article 204

Shipowners and salvors may limit their liability in accordance with the provisions of this Chapter for claims set out in Article 207 of this Law.

The shipowners referred to in the preceding paragraph shall include the charterer and the operator of a ship.

Article 205

If the claims set out in Article 207 of this Law are not made against shipowners or salvors themselves but against persons for whose act, neglect or default the shipowners or salvors are responsible, such persons may limit their liability in accordance with the provisions of this Chapter.

Article 206

Where the assured may limit his liability in accordance with the provisions of this Chapter, the insurer liable for the maritime claims shall be entitled to the limitation of liability under this Chapter to the same extent as the assured.

Article 207

Except as provided otherwise in Article 208 and 209 of this Law, with respect to the following maritime claims, the person liable may limit his liability in accordance with the provisions of this Chapter, whatever the basis of liability may be:

(1) Claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation occurring on board or in direct connection with the operation of the ship or with salvage operations, as well as consequential damages resulting therefrom;

(2) Claims in respect of loss resulting from delay in delivery in the carriage of goods by sea or from delay in the arrival of passengers or their luggage;

(3) Claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights occurring in direct connection with the operation of the ship or salvage operations;

(4) Claims of a person other than the person liable in respect of measures taken to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with the provisions of this Chapter, and further loss caused by such measures.

All the claims set out in the preceding paragraph, whatever the way they are lodged, may be entitled to limitation of liability. However, with respect to the remuneration set out in sub-paragraph (4) for which the person liable pays as agreed upon in the contract, in relation to the obligation for payment, the person liable may not invoke the provisions on limitation of liability of this Article.

Article 208

The provisions of this Chapter shall not be applicable to the following claims:

(1) Claims for salvage payment or contribution in general average;

(2) Claims for oil pollution damage under the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage to which the People's Republic of China is a party;

(3) Claims for nuclear damage under the International Convention on Limitation of Liability for Nuclear Damage to which the People's Republic of China is a party;

(4) Claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;

(5) Claims by the servants of the shipowner or salvor, if under the law governing the contract of employment, the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in this Chapter.

Article 209

A person liable shall not be entitled to limit his liability in accordance with the provisions of this Chapter, if it is proved that the loss resulted from his act or omission done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Article 210

The limitation of liability for maritime claims, except as otherwise provided for in Article 211 of this Law, shall be calculated as follows:

(1) In respect of claims for loss of life or personal injury:

a) 333,000 Units of Account for a ship with a gross tonnage ranging from 300 to 500 tons;

b) For a ship with a gross tonnage in excess of 500 tons, the limitation under a) above shall be applicable to the first 500 tons and the following amounts in addition to that set out under a) shall be applicable to the gross tonnage in excess of 500 tons:

For each ton from 501 to 3,000 tons: 500 Units of Account;

For each ton from 3,001 to 30,000 tons: 333 Units of Account;

For each ton from 30,001 to 70,000 tons: 250 Units of Account;

For each ton in excess of 70,000 tons: 167 Units of Account.

(2) In respect of claims other than that for loss of life or personal injury:

a) 167,000 Units of Account for a ship with a gross tonnage ranging from 300 to 500 tons;

b) For a ship with a gross tonnage in excess of 500 tons, the limitation under a) above shall be applicable to the first 500 tons, and the following amounts in addition to that under a) shall be applicable to the part in excess of 500 tons:

For each ton from 501 to 30,000 tons:167 Units of Account;

For each ton from 30,001 to 70,000 tons: 125 Units of Account;

For each ton in excess of 70,000 tons: 83 Units of Account.

(3) Where the amount calculated in accordance with sub-paragraph (1) above is insufficient for payment of claims for loss of life or personal injury set out therein in full, the amount calculated in accordance with sub-paragraph (2) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under sub-paragraph (1), and such unpaid balance shall rank prorata with claims set out under sub-paragraph (2).

(4) However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury under sub-paragraph (3), claims in respect of damage to harbour works, basins and

waterways and aids to navigation shall have priority over other claims under sub-paragraph (2).

(5) The limitation of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which, he is rendering salvage services, shall be calculated according to a gross tonnage of 1,500 tons.

The limitation of liability for ships with a gross tonnage not exceeding 300 tons and those engaging in transport services between the ports of the People's Republic of China as well as those for other coastal works shall be worked out by the competent authorities of transport and communications under the State Council and implemented after its being submitted to and approved by the State Council.

Article 211 In respect of claims for loss of life or personal injury to passengers carried by sea, the limitation of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's relevant certificate, but the maximum amount of compensation shall not exceed 25,000,000 Units of Account.

The limitation of liability for claims for loss of life or personal injury to passengers carried by sea between the ports of the People's Republic of China shall be worked out by the competent authorities of transport and communications under the State Council and implemented after its being submitted to and approved by the State Council.

Article 212

The limitation of liability under Article 210 and 211 of this Law shall apply to the aggregate of all claims that may arise on any given occasion against shipowners and salvors themselves, and any person for whose act, neglect or fault the shipowners and the salvors are responsible.

Article 213

Any person liable claiming the limitation of liability under this Law may constitute a limitation fund with a court having jurisdiction. The fund shall be constituted in the sum of such an amount set out respectively in Articles 210 and 211, together with the interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund.

Article 214

Where a limitation fund has been constituted by a person liable, any person having made a claim against the person liable may not exercise any right against any assets of the person liable. Where any ship or other property belonging to the person constituting the fund has been arrested or attached, or, where a security has been provided by such person, the court shall order without delay the release of the ship arrested or the property attached or the return of the security provided.

Article 215

Where a person entitled to limitation of liability under the provisions of this Chapter has a counter-claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Chapter shall only apply to the balance, if any.

CHAPTER XII CONTRACT OF MARINE INSURANCE

Section 1 Basic principles

Article 216

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes, as agreed, to indemnify the loss to the subject matter insured and the liability of the insured caused by perils covered by the insurance against the payment of an insurance premium by the insured.

The covered perils referred to in the preceding paragraph mean any maritime perils agreed upon between the insurer and the insured, including perils occurring in inland rivers or on land which is related to a maritime adventure.

Article 217

A contract of marine insurance mainly includes:

(1) Name of the insurer;

(2) Name of the insured;

(3) Subject matter insured;

(4) Insured value;

(5) Insured amount;

(6) Perils insured against and perils excepted;

(7) Duration of insurance coverage;

(8) Insurance premium.

Article 218

The following items may come under the subject matter of marine insurance;

(1) Ship;

(2) Cargo;

(3) Income from the operation of the ship including freight, charter hire and passenger's fare;

(4) Expected profit on cargo;

(5) Crew's wages and other remuneration;

(6) Liabilities to a third person;

(7) Other property which may sustain loss from a maritime peril and the liability and expenses arising therefrom.

The insurer may reinsure the insurance of the subject matter enumerated in the preceding paragraph. Unless otherwise agreed in the contract, the original insured shall not be entitled to the benefit of the reinsurance.

Article 219

The insurable value of the subject matter insured shall be agreed upon between the insurer and the insured.

where no insurable value has been agreed upon between the insurer and the insured, the insurable value shall be calculated as follows:

(1) The insurable value of the ship shall be the value of the ship at the time when the insurance liability commences, being the total value of the ship's hull, machinery, equipment, fuel, stores, gear, provisions and fresh water on board as well as the insurance premium;

(2) The insurable value of the cargo shall be the aggregate of the invoice value of the cargo or the actual value of the non-trade commodity at the place of shipment, plus freight and insurance premium when the insurance liability commences;

(3) The insurable value of the freight shall be the aggregate of the total amount of freight payable to the carrier and the insurance premium when the insurance liability commences;

(4) The insurable value of other subject matter insured shall be the aggregate of the actual value of the subject matter insured and the insurance premium when the insurance liability commences.

Article 220

The insured amount shall be agreed upon between the insurer and the insured.

The insured amount shall not exceed the insured value. Where the insured amount exceeds the insured value, the portion in excess shall be null and void.

Section 2 Conclusion, Termination and Assignment of Contract

Article 221

A contract of marine insurance comes into being after the insured puts forth a proposal for insurance and the insurer agrees to accept the proposal and the insurer and the insured agrees on the terms and conditions of the insurance. The insurer shall issue to the insured an insurance policy or other certificate of insurance in time, and the contents of the contract shall be contained therein.

Article 222

Before the contract is concluded, the insured shall truthfully inform the insurer of the materials circumstances which the insured has knowledge of or ought to have knowledge of in his ordinary business practice and which may have a bearing on the insurer in deciding the premium or whether be agrees to insure or not.

The insured need not inform the insurer of the facts which the insurer has known of or the insurer ought to have knowledge of in his ordinary business practice if about which the insurer made no inquiry.

Article 223

Upon failure of the insured to truthfully inform the insurer of the material circumstances set forth in paragraph 1 of Article 222 of this Law due to his intentional act, the insurer has the right to terminate the contract without refunding the premium. The insurer shall not be liable for any loss arising from the perils insured against before the contract is terminated.

If, not due to the insured's intentional act, the insured did not truthfully inform the insurer of the material circumstances set out in paragraph 1 of Article 222 of this Law, the insurer has the right to terminate the contract or to demand a corresponding increase in the premium. In case the contract is terminated by the insurer, the insurer shall be liable for the loss arising from the perils insured against which occurred prior to the termination of the contract, except where the material circumstances uninformed or wrongly informed of have an impact on the occurrence of such perils.

Article 224

Where the insured was aware or ought to be aware that the subject matter insured had suffered a loss due to the incidence of a peril insured against when the contract was concluded, the insurer shall not be liable for indemnification but shall have the right to the premium. Where the insurer was aware or ought to be aware that the occurrence of a loss to the subject matter insured due to a peril insured against was impossible, the insured shall have the right to recover the premium paid.

Article 225

Where the insured concludes with several insurers for the same subject matter insured and against the same risk, and the insured amount of the said subject matter insured thereby exceeds the insured value, then, unless otherwise agreed in the contract, the insured may demand indemnification from any of the insurers and the aggregate amount to be indemnified shall not exceed the loss value of the subject matter insured. The liability of each insurer shall be in proportion to that which the amount he insured bears to the total of the amounts insured by all insurers. Any insurer who has paid an indemnification in an amount greater than that for which he is liable, shall have the right of recourse against

those who have not paid their indemnification in the amounts for which they are liable.

Article 226

Prior to the commencement of the insurance liability, the insured may demand the termination of the insurance contract but shall pay the handling fees to the insurer, and the insurer shall refund the premium.

Article 227

Unless otherwise agreed in the contract, neither the insurer nor the insured may terminate the contract after the commencement of the insurance liability.

Where the insurance contract provides that the contract may be terminated after the commencement of the liability, and the insured demands the termination of the contract, the insurer shall have the right to the premium payable from the day of the commencement of the insurance liability to the day of termination of the contract and refund the remaining portion. If it is the insurer who demands the termination of the contract, the unexpired premium from the day of the termination of the contract to the day of the expiration of the period of insurance shall be refunded to the insured.

Article 228

Notwithstanding the stipulations in Article 227 of this Law, the insured may not demand termination of the contract for cargo insurance and voyage insurance on ship after the commencement of the insurance liability.

Article 229

A contract of marine insurance for the carriage of goods by sea may be assigned by the insured by endorsement or otherwise, and the rights and obligations under the contract are assigned accordingly. The insured and the assignee shall be jointly and severally liable for the payment of the premium if such premium remains unpaid up to the time of the assignment of the contract.

Article 230

The consent of the insurer shall be obtained where the insurance contract is assigned in consequence of the transfer of the ownership of the ship insured. In the absence of such consent, the contract shall be terminated from the time of the transfer of the ownership of the ship. Where the transfer takes place during the voyage, the contract shall be terminated

when the voyage ends.

Upon termination of the contract, the insurer shall refund the unexpired premium to the insured calculated from the day of the termination of the contract to the day of its expiration.

Article 231

The insured may conclude an open cover with the insurer for the goods to be shipped or received in batches within a given period. The open cover shall be evidenced by an open policy to be issued by the insurer.

Article 232

The insurer shall, at the request of the insured, issued insurance certificates separately for the cargo shipped in batches according to the open cover.

Where the contents of the insurance certificates issued by the insurer separately differ from those of the open policy, the insurance certificates issued separately shall prevail.

Article 233

The insured shall notify the insurer immediately on learning that the cargo insured under the open cover has been shipped or has arrived. The items to be notified of shall include the name of the carrying ship, the voyage, the value of the cargo and the insured amount.

Section 3 Obligation of the Insured

Article 234

Unless otherwise agreed in the insurance contract, the insured shall pay the premium immediately upon conclusion of the contract. The insurer may refuse to issue the insurance policy or other insurance certificate before the premium is paid by the insured.

Article 235

The insured shall notify the insurer in writing immediately where the insured has not complied with the warranties under the contract. The insurer may, upon receipt of the notice, terminate the contract or demand an amendment to the terms and conditions of the insurance coverage or an increase in the premium.

Article 236

Upon the occurrence of the peril insured against, the insured shall notify the insurer

immediately and shall take necessary and reasonable measures to avoid or minimize the loss. Where special instructions for the adoption of reasonable measures to avoid or minimize the loss are received from the insurer, the insured shall act according to such instructions.

The insurer shall not be liable for the extended loss caused by the insured's breach of the provisions of the preceding paragraph.

Section 4 Liability of the Insurer

Article 237
The insurer shall indemnify the insured promptly after the loss from a peril insured against has occurred.

Article 238
The insurer's indemnification for the loss from the peril insured against shall be limited to the insured amount. Where the insured amount is lower than the insured value, the insurer shall indemnify in the proportion that the insured amount bears to the insured value.

Article 239
The insurer shall be liable for the loss to the subject matter insured arising from several perils insured against during the period of the insurance even though the aggregate of the amounts of loss exceeds the insured amount. However, the insurer shall only be liable for the total loss where the total loss occurs after the partial loss which has not been repaired.

Article 240
The insurer shall pay, in addition to the indemnification to be paid with regard to the subject matter insured, the necessary and reasonable expenses incurred by the insured for avoiding or minimizing the loss recoverable under the contract, the reasonable expenses for survey and assessment of the value for the purpose of ascertaining the nature and extent of the peril insured against and the expenses incurred for acting on the special instructions of the insurer.

The payment by the insurer of the expenses referred to in the preceding paragraph shall be limited to that equivalent to the insured amount.

Where the insured amount is lower than the insured value, the insurer shall be liable for the expenses referred to in this Article in the proportion that the insured amount bears to the insured value, unless the contract provides otherwise.

Article 241

Where the insured amount is lower than the value for contribution under the general average, the insurer shall be liable for the general average contribution in the proportion that the insured amount bears to the value for contribution.

Article 242

The insurer shall not be liable for the loss caused by the intentional act of the insured.

Article 243

Unless otherwise agreed in the insurance contract, the insurer shall not be liable for the loss of or damage to the insured cargo arising from any of the following causes:

(1) Delay in the voyage or in the delivery of cargo or change of market price;

(2) Fair wear and tear, inherent vice or nature of the cargo;

(3) Improper packing.

Article 244

Unless otherwise agreed in the insurance contract, the insurer shall not be liable for the loss of or damage to the insured ship arising from any of the following causes:

(1) Unseaworthiness of the ship at the time of the commencement of the voyage, unless where under a time policy the insured has no knowledge thereof;

(2) Wear and tear or corrosion of the ship.

The provisions of this Article shall apply mutatis mutandis to the insurance of freight.

Section 5 Loss of or Damage to the Subject Matter Insured and Abandonment

Article 245

Where after the occurrence of a peril insured against the subject matter insured is lost or is

so seriously damaged that it is completely deprived of its original structure and usage or the insured is deprived of the possession thereof, it shall constitute an actual total loss.

Article 246

Where a ship's total loss is considered to be unavoidable after the occurrence of a peril insured against or the expenses necessary for avoiding the occurrence of an actual total loss would exceed the insured value, it shall constitute a constructive total loss.

Where an actual total loss is considered to be unavoidable after the cargo has suffered a peril insured against, or the expenses to be incurred for avoiding the total actual loss plus that for forwarding the cargo to its destination would exceed its insured value, it shall constitute a constructive total loss.

Article 247

Any loss other than an actual total loss or a constructive total loss is a partial loss.

Article 248

Where a ship fails to arrive at its destination within a reasonable time from the place where it was last heard of, unless the contract provides otherwise, if it remains unheard of upon the expiry of two months, it shall constitute missing.Such missing shall be deemed to be an actual total loss.

Article 249

Where the subject matter insured has become a constructive total loss and the insured demands indemnification from the insurer on the basis of a total loss, the subject matter insured shall be abandoned to the insurer. The insurer may accept the abandonment or choose not to, but shall inform the insured of his decision whether to accept the abandonment within a reasonable time.

The abandonment shall not be attached with any conditions. Once the abandonment is accepted by the insurer, it shall not be withdrawn.

Article 250

Where the insurer has accepted the abandonment, all rights and obligations relating to the property abandoned are transferred to the insurer.

Section 6 Payment of Indemnity

Article 251

After the occurrence of a peril insured against and before the payment of indemnity, the insurer may demand that the insured submit evidence and materials related to the ascertainment of the nature of the peril and the extent of the loss.

Article 252

Where the loss of or damage to the subject matter insured within the insurance converage is caused by a third person, the right of the insured to demand compensation from the third person shall be subrogated to the insurer from the time the indemnity is paid.

The insured shall furnish the insurer with necessary documents and information that should come to his knowledge and shall endeavour to assist the insurer in pursuing recovery from the third person.

Article 253

Where the insured waives his right of claim against the third person without the consent of the insurer or the insurer is unable to exercise the right of recourse due to the fault of the insured, the insurer may make a corresponding reduction from the amount of indemnity.

Article 254

In effecting payment of indemnity to the insured, the insurer may make a corresponding reduction therefrom of the amount already paid by a third person to the insured.

Where the compensation obtained by the insurer from the third person exceeds the amount of indemnity paid by the insurer, the part in excess shall be returned to the insured.

Article 255

After the occurrence of a peril insured against, the insurer is entitled to waive his right to the subject matter insured any pay the insured the amount in full to relieve himself of the obligations under the contract.

In exercising the right prescribed in the preceding paragraph, the insurer shall notify the insured thereof within seven days from the day of the receipt of the notice from the insured regarding the indemnity. The insurer shall remain liable for the necessary and

reasonable expenses paid by the insured for avoiding or minimizing the loss prior to his receipt of the said notice.

Article 256

Except as stipulated in Article 255 of this Law, where a total loss occurs to the subject matter insured and the full insured amount is paid, the insurer shall acquire the full right to the subject matter insured. In the case of under-insurance, the insurer shall acquire the right to the subject matter insured in the proportion that the insured amount bears to the insured value.

CHAPTER XIII LIMITATION OF TIME

Article 257

The Limitation period for claims against the carrier with regard to the carriage of goods by sea is one year, counting from the day on which the goods were delivered or should have been delivered by the carrier. Within the limitation period or after the expiration thereof, if the person allegedly liable has brought up a claim of recourse against a third person, that claim is time-barred at the expiration of 90 days, counting from the day on which the person claiming for the recourse settled the claim, or was served with a copy of the process by the court handling the claim against him.

The limitation period for claims against the carrier with regard to voyage charter party is two years, counting from the day on which the claimant knew or should have known that his right had been infringed.

Article 258

The limitation period for claims against the carrier with regard to the carriage of passengers by sea is two years, counting respectively as follows:

(1) Claims for personal injury: Counting from the day on which the passenger disembarked or should have disembarked;

(2) Claims for death of passengers that occurred during the period of carriage: Counting from the day on which the passenger should have disembarked; whereas those for the death of passengers that occurred after the disembarkation but resulted from an injury during the period of carriage by sea, counting from the day of the death of the passenger concerned, provided that this period does not exceed three

years from the time of disembarkation.

(3) Claims for loss of or damage to the luggage: Counting from the day of disembarkation or the day on which the passenger should have disembarked.

Article 259

The limitation period for claims with regard to charter parties is two years, counting from the day on which the claimant knew or should have known that his right had been infringed.

Article 260

The limitation period for claims with regard to sea towage is one year, counting from the day on which the claimant knew or should have known that his right had been infringed.

Article 261

The limitation period for claims with regard to collision of ships is two years, counting from the day on which the collision occurred. The limitation period for claims with regard to the right of recourse as provided for in paragraph 3 of Article 169 of this Law is one year, counting from the day on which the parties concerned jointly and severally paid the amount of compensation for the damage occurred.

Article 262

The limitation period for claims with regard to salvage at sea is two years, counting from the day on which the salvage operation was completed.

Article 263

The limitation period for claims with regard to contribution in general average is one year, counting from the day on which the adjustment was finished.

Article 264

The limitation period for claims with regard to contracts of marine insurance is two years, counting from the day on which the peril insured against occurred.

Article 265

The limitation period for claims with regard to compensation for oil pollution damage

from ships is three years, counting from the day on which the pollution damage occurred. However, in no case shall the limitation period exceed six years, counting from the day on which the accident causing the pollution occurred.

Article 266

Within the last six months of the limitation period if, on account of force majeure or other causes preventing the claims from being made, the limitation period shall be suspended. The counting of the limitation period shall be resumed when the cause of suspension no longer exists.

Article 267

The limitation of time shall be discontinued as a result of bringing an action or submitting the case for arbitration by the claimant or the admission to fulfill obligations by the person against whom the claim was brought up. However, the limitation of time shall not be discontinued if the claimant withdraws his action or his submission for arbitration, or his action has been rejected by a decision of the court.

Where the claimant makes a claim for the arrest of a ship, the limitation of time shall be discontinued from the day on which the claim is made.

The limitation period shall be counted anew from the time of discontinuance.

CHAPTER XIV APPLICATION OF LAW IN RELATION TO FOREIGN-RELATED MATTERS

Article 268

If any international treaty concluded or acceded to by the People's Republic of China contains provisions differing from those contained in this Law, the provisions of the relevant international treaty shall apply, unless the provisions are those on which the People's Republic of China has announced reservations. International practice may be applied to matters for which neither the relevant laws of the People's Republic of China nor any international treaty concluded or acceded to by the People's Republic of China contain any relevant provisions.

Article 269

The parties to a contract may choose the law applicable to such contract, unless the law

provides otherwise. Where the parties to a contract have not made a choice, the law of the country having the closest connection with the contract shall apply.

Article 270

The law of the flag State of the ship shall apply to the acquisition, transfer and extinction of the ownership of the ship.

Article 271

The law of the flag State of the ship shall apply to the mortgage of the ship.

The law of the original country of registry of a ship shall apply to the mortgage of the ship if its mortgage is established before or during its bareboat charter period.

Article 272

The law of the place where the court hearing the case is located shall apply to matters pertaining to maritime liens.

Article 273

The law of the place where the infringing act is committed shall apply to claims for damages arising from collision of ships.

The law of the place where the court hearing the case is located shall apply to claims for damages arising from collision of ships on the high sea.

If the colliding ships belong to the same country, no matter where the collision occurs, the law of the flag State shall apply to claims against one another for damages arising from such collision.

Article 274

The law where the adjustment of general average is made shall apply to the adjustment of general average.

Article 275

The law of the place where the court hearing the case is located shall apply to the limitation of liability for maritime claims.

Article 276

The application of foreign laws or international practices pursuant to the provisions of this Chapter shall not jeopardize the public interests of the People's Republic of China.

CHAPTER XV SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 277

The Unit of Account referred to in this Law is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund; the amount of the Chinese currency (RMB) in terms of the Special Drawing Right shall be that computed on the basis of the method of conversion established by the authorities in charge of foreign exchange control of this country on the date of the judgment by the court or the date of the award by the arbitration organization or the date mutually agreed upon by the parties.

Article 278

This Law shall come into force as of July 1, 1993.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....2
ABRÉVIATIONS….....3
SOMMAIRE.....5
INTRODUCTION..... 6
I. LES ENJEUX DU SUJET.....….....6
A. L'aperçu socio-économique du transport maritime des hydrocarbures en Chine.....6
B. Un aperçu des risques liés au transport maritime des hydrocarbures.....9
II. LES DÉFINITIONS CLÉS DU SUJET.....11
III. L'IMPACT DES MARÉES NOIRES.....13
IV. L'INTÉRÊT DU SUJET ….....20
V. L'OBJET DU SUJET.....22
VI. PROBLÉMATIQUES DU SUJET ….....23
VII L'ANNONCE DU PLAN ….....24

PREMIÈRE PARTIE – LA NÉCESSITÉ DE L'ADOPTION DU SYSTÈME D'INDEMNISATION D'UN DOMMAGE PROVENANT DE LA POLLUTION ACCIDENTELLE EN MER PAR LE TRANSPORT DES HYDROCARBURES ….....26

Chapitre 1. – Le cadre juridique de la réparation du victime de la pollution accidentelle marine par hydrocarbures.....27

SECTION 1. L'EXISTENCE AVÉRÉE DES NORMES INTERNATIONALES RÉGISSANT LA RÉPARATION EN DROIT MARITIME INTERNATIONAL**.....27**

§1. les conventions internationales CLC 1969-1992 et FIPOL 1971-1992.....28

§2. les accords privés.....31

SECTION 2. LES TEXTES À L'ÉCHELLE NATIONALE DANS LE CADRE DE LA RÉPARATION DES DOMMAGES DE POLLUTION.....33

§1. Aux Etats-Unis l'adoption de la « Oil Pollution Act ».....33

§2. les lacunes de la loi spéciale chinoise en matière de cette réparation des victimes.....34

A. L'insuffisance du droit dispositif chinois relatif à la réparation des victimes.....35

B. Le conflit jurisprudentiel relatif à la détermination de la loi applicable.....39

Chapitre 2. – La nécessité de déterminer le titulaire d'une demande d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures.....47

SECTION 1. LES TITULAIRES PRINCIPAUX CONCERNÉS ….....47

§1. les victimes subissant directement des dommages de pollution …....48

§2. les créanciers de frais des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage.....48

§3 les organes gouvernementaux sous tuteur de l'Etat demandeurs d'indemniser les préjudices sur ressources de pêche, de l'environnement et de bancs de sable et de vase ….....49

SECTION 2. LES TITULAIRES D'INDEMNISATION CONTESTÉS.....51

DEUXIÈME PARTIE – LE RÉGIME SPÉCIAL DE LA RÉPARATION DES DOMMAGES DE POLLUTION ACCIDENTELLE PAR HYDROCARBURES LIÉE AU TRANSPORT MARITIME.....61

Chapitre 1. – Le domaine implicite d'indemnisation des dommages de pollution accidentelle par transport des hydrocarbures par mer ….....63

SECTION 1. L'ÉTENDUE DES DOMMAGES DE POLLUTION À COMPENSER DANS LE CADRE DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL D'HYDROCARBURES.....67

SECTION 2. LA DÉTERMINATION DU DOMAINE D'INDEMNISATION RELATIVE AUX DOMMAGES DE POLLUTION PAR TRANSPORT LITTORAL CHINOIS D'HYDROCARBURES.....73

Chapitre 2. – La limitation d'indemnisation des dommages du fait de la pollution accidentelle pétrolière.....78

SECTION 1. – LA COMPARAISON DES INSTRUMENTS D'INDEMNISATION LIMITATIVE AU NIVEAU INTERNATIONAL ET NATIONAL ….....80

§1. – la promotion de l'institution du plafonnement d'indemnisation au plan international.....81

A. Les innovations indemnitaires issues des Protocole 1992 aux Conventions de 1969 et *FIPOL* 1971.....81

B. Un troisième niveau d'indemnisation résultant de la Convention complémentaire de 2003 modifiant la Convention *FIPOL* 1992.....85

§2. le système propre et sévère de la limitation de réparation en droit américain.....88

SECTION 2. L'ABSENCE DE CLARIFICATION DE L'ÉPINEUSE QUESTION SUR LE MONTANT D'INDEMNISATION DES VICTIMES DE POLLUTION EN DROIT MARITIME CHINOIS.....92

§1. Le choix de la loi applicable par le juge chinois et l'incidence sur le montant de réparation 93

§2. l'application du Code maritime chinois : solution permanente ?..97

CONCLUSION ….....103

BIBLIOGRAPHIE.....106

TABLE DES ANNEXES.....112

TABLE DES MATIÈRES.....216