

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND
FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES
DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF -
6ème session
Point 4 de l'ordre du jour

FUND/EXC.6/3/Add.2
22 mars 1982
Original: ANGLAIS/FRANCAIS

EXAMEN DU REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION
DECOULANT DU SINISTRE DU TANIO

Note de l'Administrateur

1 Le Comité exécutif souhaitera peut-être envisager si le Fonds devrait tenter d'obtenir la levée de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, du fait que le sinistre du TANIO a résulté d'une faute personnelle du propriétaire et/ou si le Fonds devrait intenter une action en recours contre toute personne autre que le propriétaire.

2 Les chances de réussite de toute action intentée contre le propriétaire ou toute autre personne dépendent des réponses données à plusieurs questions de fait et de droit. En collaboration avec le Gouvernement français, l'Administrateur a formulé certaines questions juridiques qui semblent pertinentes à cet égard. Ces questions ont été soumises à M E du Pontavice, professeur de droit maritime à l'Université de droit, d'économie et de sciences sociales de Paris. Ces questions et les réponses données par M de Pontavice sont reproduites en annexe.

3 Le Comité exécutif est invité à prendre note de ces renseignements.

ANNEXEQUESTIONS ET REPONSES D'ORDRE JURIDIQUE
CONCERNANT LE SINISTRE DU TANIOA - Responsabilité illimitée du propriétaire

Le propriétaire est-il obligé de fournir au capitaine des renseignements suffisants concernant la répartition de la cargaison et, à supposer que cette obligation n'ait pas été respectée et que l'absence de tels renseignements ait contribué à l'accident, serait-il possible, du fait de cette omission, de priver le propriétaire du droit de limiter sa responsabilité?

En l'espèce, le propriétaire (LOCAFRANCE INTERNATIONAL) n'est pas l'armateur. En effet la présomption édictée par l'article 2 de la loi du 2 janvier 1969 n'est qu'une présomption simple qui disparaît devant la charte-partie d'affrètement coque nue.

Aux termes de la loi française (loi du 18 juin 1966 article 10) le frèteur coque nue "s'engage contre paiement d'un loyer à mettre pour un temps défini à la disposition d'un affrèteur un navire déterminé sans armement ni équipement ou avec équipement ou un armement incomplets". Il est probable que la loi du pavillon (loi malgache) ne diffère pas sensiblement sur ce point de la loi française.

Le fascicule intitulé "Pétrolier Lorraine - conditions de chargement et calculs de fatigue sur houle révisé pour nouveau tirant d'eau" avait été établi le 28 février 1969 par le chantier constructeur et remis au propriétaire.

Cette notice devait incontestablement être fournie par le propriétaire à l'affrèteur et remise par ce dernier au capitaine.

La question se pose donc de savoir si cette notice était effectivement à bord du TANIO. Le témoignage négatif des deux seconds n'a qu'une valeur relative et pourrait être contredit par d'autres témoignages au cours d'une instance contentieuse. L'absence de tels documents engagerait incontestablement la

responsabilité du propriétaire et celle de l'affrèteur coque nue (la charte-partie permettant éventuellement de déterminer la personne responsable) mais la preuve paraît difficile à apporter.

En définitive et compte tenu tant du rôle joué par le propriétaire (la société LOCAFRANCE INTERNATIONAL société de crédit-bail a un caractère essentiellement financier) que des difficultés de preuve, il apparaît aléatoire de prétendre mettre en jeu la responsabilité du propriétaire.

B - Responsabilité résultant d'un chargement défectueux

A supposer

- a) qu'une répartition défectueuse de la cargaison ait contribué à l'accident,
- b) que la répartition de la cargaison dans les citernes du navire au port de chargement relève de la (seule) responsabilité du capitaine, et
- c) que le capitaine ait pu ou ait du se rendre compte du caractère défectueux du chargement,

1 Le capitaine du TANIO peut-il être considéré comme le "préposé ou mandataire" du propriétaire et, dans l'affirmative, serait-il alors exonéré de toute responsabilité en vertu de la législation nationale applicable, conformément au paragraphe 4 de l'article III de la Convention sur la responsabilité civile?

Aux termes de l'article III.4 de la Convention de 1969 le préposé du propriétaire est exonéré de toute responsabilité.

En l'espèce le capitaine est un préposé de l'armateur et peut donc limiter sa responsabilité (article 6 de la Convention de 1957 et 69 de la loi du 3 janvier 1967). En tout état de cause et même en cas de faute personnelle du capitaine il n'est pas possible d'écarter la limitation de réparation (article 69.2 de la loi du 3 janvier 1967).

D'autre part la faute nautique ne permet pas d'écarter la limitation de responsabilité de l'armateur: le chargement étant effectué sous la seule responsabilité du capitaine (1), le seul moyen d'écarter la limitation de réparation consiste à prouver l'absence de documents relatifs au chargement (responsabilité de propriétaire), ou l'incompétence du capitaine (responsabilité de l'armateur).

2 Si le capitaine n'est pas le "préposé ou mandataire" du propriétaire, se peut-il que lui-même ou ses héritiers soient tenus responsables du dommage?

La réponse est affirmative sous réserve de la limitation de réparation édictée par la Convention de 1957 et la loi française du 3 janvier 1967.

3 L'affrètement coque nue peut-il être considéré comme le "préposé ou mandataire" du propriétaire?

La réponse est négative. L'affrètement coque nue ne peut s'exonérer de toute responsabilité sur le fondement de l'article III.4 de la Convention de 1969.

4 L'affrètement coque nue, en sa qualité d'employeur du capitaine, est-il responsable, en vertu de la législation nationale applicable, du fait que le capitaine a agi avec négligence ou a omis d'agir?

La faute nautique du capitaine autorise l'armateur à limiter la réparation. Pour engager la responsabilité sans limitation de l'armateur, il faudrait démontrer sa faute personnelle; celle-ci peut consister soit dans une faute dans le recrutement du capitaine et de l'équipage (article 4 de la loi du 3 janvier 1969) soit dans une faute concernant la gestion technique et commerciale du navire.

(1) Si on laisse de côté le droit du contrat de transport de marchandises, où la question est discutée.

5 L'affrèteur coque nue est-il responsable du dommage en vertu de la législation applicable pour avoir employé un capitaine incompetent (à supposer que le capitaine n'ait pas eu la compétence requise pour commander un navire tel que le TANIO et diriger le type d'exploitation auquel ce navire était effectivement affecté)?

En principe si le recrutement s'est fait en conformité avec la loi du pavillon il n'y a pas faute. C'est le cas en l'espèce. D'autre part il ressort du rapport de la commission d'enquête que si le TANIO avait été affrété sous pavillon français les dérogations dont auraient dû bénéficier le capitaine et le second n'auraient eu aucun caractère exceptionnel. En revanche, les auteurs du rapport considèrent que la formation théorique du capitaine était insuffisante en ce qui concerne la technique de chargement du navire.

L'incompétence du capitaine ou de l'équipage est incontestablement de nature à engager la responsabilité de l'affrèteur coque nue qui les a recrutés. Il apparaît cependant relativement difficile, compte tenu notamment du rapport de la commission d'enquête, d'apporter la preuve de l'incompétence du capitaine.

6 A supposer qu'il ait connu ou qu'il ait dû connaître l'incompétence du capitaine, l'affrèteur à temps ou au voyage est-il responsable d'avoir confié le chargement à un équipage incompetent? L'inspecteur de la cargaison aurait-il dû remarquer sa répartition défectueuse et le fait d'avoir négligemment omis de signaler ce chargement défectueux peut-il engager la responsabilité envers des tiers?

La réponse est négative en ce qui concerne l'affrèteur au voyage.

En ce qui concerne l'affrèteur à temps il faut étudier les termes de la charte-partie. La responsabilité de l'affrèteur coque nue s'apprécie en effet au regard de ce texte et des obligations incombant à l'affrèteur coque nue et à ses gérants.

7 L'affrèteur à temps et/ou l'affrèteur au voyage ou l'autorité portuaire du port de chargement sont-ils responsables du chargement?

La responsabilité du chargement incombe normalement au capitaine. L'affrèteur à temps n'est pas en principe responsable du chargement mais il conviendrait pour se prononcer définitivement de connaître la charte-partie et les circonstances de fait selon lesquelles l'affrèteur à temps a pu avoir connaissance des conditions du chargement.

L'affrèteur au voyage et l'autorité portuaire n'interviennent pas dans le chargement. Ce n'est que dans l'hypothèse d'une immixtion de leur part dans les opérations de chargement que leur responsabilité pourrait être recherchée.

8 Quels sont les délais de prescription des actions contre l'affrèteur coque nue et l'affrèteur à temps?

En ce qui concerne l'action contre le propriétaire il convient d'appliquer la prescription prévue par l'article VIII de la Convention de 1969: "les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action intentée dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage".

En ce qui concerne l'armateur, le chantier naval ou la société de vérification on doit appliquer le droit commun et la prescription trentenaire.

9 L'affrèteur coque nue et/ou l'affrèteur à temps sont-ils en droit de limiter leur responsabilité?

Aux termes de l'article 6.2 de la Convention de 1957 l'affrèteur peut limiter sa responsabilité (et ce à un montant sensiblement inférieur à celui qui est prévu par la Convention de 1969).

C - Responsabilité découlant de la faiblesse de la coque

1 A supposer que la coque ait été trop faible pour transporter un plein chargement, l'affrèteur coque nue est-il responsable pour avoir fourni un navire qui n'était pas en état de naviguer?

En principe une insuffisance de la structure du navire engage la responsabilité du propriétaire. Il conviendrait sur ce point pour se prononcer définitivement sur la responsabilité de l'affrèteur coque nue de connaître les termes de la charte-partie en ce qui concerne l'entretien du navire (en droit français les clauses de la charte-partie ne sont opposables aux tiers que si elles ont été publiées. Il conviendrait à cet égard de connaître la loi du pavillon).

2 A supposer que les travaux de réparation effectués au cours de l'été 1979 aient été défectueux, les questions suivantes se posent:

a) Le chantier naval est-il responsable en vertu de la législation nationale applicable ou est-il exonéré de toute responsabilité en temps que "préposé ou mandataire" du propriétaire?

Le chantier naval ne peut en aucun cas être considéré comme un préposé ou mandataire du propriétaire ou de l'affrèteur. Il ne peut limiter sa responsabilité ni en vertu de la Convention de 1957 ni en vertu de celle de 1969.

Le rapport semble établir que les soudures réalisées par le chantier italien ont cédé et ont peut-être été à l'origine du naufrage.

b) Quel serait le droit applicable aux actions contre le chantier naval italien?

Il s'agit là d'une question particulièrement complexe.

On peut estimer que si d'autres actions étaient engagées devant la juridiction française, les tribunaux français s'estimeraient compétents à l'égard de l'action contre le chantier naval et ce en vertu du principe de connexité (article 22.3 de la Convention européenne de 1968). Le droit international privé français renvoie à la loi du lieu du dommage. En l'hypothèse le fait que l'accident ait eu lieu en haute mer pourrait

compliquer la réponse à apporter, mais on peut penser que le lieu de réalisation du dommage étant le territoire français le juge français retiendrait la loi française.

En revanche, si une action était engagée contre le seul chantier naval le juge compétent serait le juge italien qui appliquerait les règles du droit international privé italien.

c) Quel serait le délai de prescription? Le chantier naval serait-il en droit de limiter sa responsabilité?

Selon la loi française le chantier ne peut limiter sa responsabilité. Le délai de prescription trentenaire serait normalement applicable.

3 A supposer que les travaux de réparation aient été défectueux et que la société de classification ait pu ou ait dû en avoir connaissance, les questions suivantes se posent:

a) La société de classification a-t-elle le devoir de vérifier si l'ampleur des travaux de réparation n'a pas été indûment limitée?

Sur un plan théorique il ne fait pas de doute que la responsabilité de la société de classification peut être mise en cause. Une jurisprudence récente (cass. crim. 30 mai 1980) l'a admise alors même que ces faits établissaient avant tout une responsabilité de l'armateur. Les responsabilités de la société de classification se limitent en principe à des vérifications périodiques pour le maintien de la classification, à l'approbation des programmes de travaux, au contrôle de la compétence technique du chantier choisi et au contrôle par sondage de la réalisation des travaux.

En principe, la jurisprudence ne retient la responsabilité des sociétés de classification que sur le fondement de la faute lourde.

Il faut ajouter qu'à une action contre la société de classification seraient opposés notamment, sur le plan des faits:

- l'ignorance par le Bureau Veritas de l'échouage précédent du TANIO et de ses conséquences éventuelles;

- l'interprétation divergente de celle de la commission d'enquête en ce qui concerne l'accident lui-même;
- enfin le chargement défectueux et ses conséquences sur la résistance de la coque.

b) La société de classification doit-elle procéder à une vérification exhaustive de tous les travaux effectués?

Un arrêt rendu par la cour d'appel de Toulouse, chambre des appels correctionnels, le 14 janvier 1971, en matière aérienne, a déclaré: "La mission officielle du Bureau Veritas consiste, notamment, à s'assurer de la conformité des pièces et de l'ensemble de l'appareil aux plans de fabrication et à procéder à des vérifications à tous les stades de la fabrication. Attendu que l'exécution d'une telle mission de contrôle serait dénuée de sérieux et d'efficacité si elle devait se borner à l'examen superficiel des appareils dont les vices peuvent être dissimulés, comme c'était le cas en l'espèce, sous une couche de peinture; qu'il appartient également au représentant du Bureau Veritas de s'informer des conditions de fabrication, de la nature des contrôles internes de l'entreprise et des incidents éventuels de fabrication;...". Toutefois, la cour constate que le préposé du Bureau Veritas doit procéder à des sondages, ce qui montre bien que l'intéressé n'a pas à faire une vérification complète de tous les travaux qui ont été effectués.

c) La société de classification est-elle responsable de la reclassification du navire si elle a des raisons de penser que le navire ne répond plus aux normes de sa précédente classification?

La réponse est affirmative.

d) Faute d'avoir respecté ces diverses obligations, la société de classification est-elle responsable de dommages envers des tiers?

La réponse est affirmative sous réserve de prouver une faute lourde.

e) La société de classification peut-elle être considérée comme le "préposé ou mandataire" du propriétaire?

La réponse est négative.

4 A supposer que le compromis adopté quant à l'ampleur des travaux de réparation en ait indûment restreint l'étendue, les questions suivantes se posent:

a) L'affrèteur coque nue, en limitant l'ampleur des travaux, encourt-il une responsabilité civile envers les victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures?

b) L'affrèteur coque nue a-t-il fait preuve de négligence en acceptant des travaux insuffisants et une telle négligence engagerait-elle sa responsabilité envers les tiers?

Dans la mesure où l'affrèteur coque nue est responsable de l'entretien du navire une insuffisance dans le programme de travaux serait de nature à engager sa responsabilité à l'égard des tiers.

D - Responsabilité résultant de la combinaison de différents facteurs

Est-ce que différents facteurs qui sont susceptibles d'avoir contribué à l'accident mais qui, en eux-mêmes, n'engageraient pas la responsabilité d'une personne, peuvent mettre en jeu cette responsabilité s'ils se trouvent combinés?

On hésite en droit français entre deux fondements de la causalité dans le droit de la responsabilité civile mais une chose est certaine: si un fait isolé pris en lui-même n'est pas constitutif d'une faute génératrice d'un dommage pour autrui, la circonstance que plusieurs faits réunis par un effet de synergie vont entraîner un préjudice pour autrui, ne met pas en jeu la responsabilité des auteurs de chacun des faits isolés. Autrement dit il n'y a pas de responsabilité collective découlant d'une accumulation de faits dont aucun ne serait fautif par lui-même.
