

# mer

ANNIE CUDENNEC  
CÉCILE DE CET BERTIN

MER  
ET  
RESPONSABILITE

ACTES  
DU COLLOQUE  
DE BREST  
16 ET 17 OCTOBRE  
2008

la mer la mer

la mer

et

# responsabilité

## PREFACE

Pierre BONASSIES

*Professeur honoraire à la Faculté de droit d'Aix-Marseille  
Président honoraire de l'Association Française du Droit Maritime*

De tout temps, le droit maritime a beaucoup apporté au droit de la responsabilité. L'apport le plus remarquable, et le plus ancien, est sans doute l'institution de la *limitation de responsabilité*. Connue dès le haut moyen-âge d'abord en Méditerranée puis sur la côte atlantique, affinée par le droit anglais au XIX<sup>ème</sup> siècle, avec la substitution de la limitation en valeur à la limitation en nature (abandon du navire et du fret), elle était sans doute trop marquée par le particularisme du droit maritime pour se développer en droit terrestre. Maintenu en droit maritime, y compris dans le droit de la responsabilité pour pollution, elle a cependant été adoptée par le droit international nucléaire, et, dans un domaine moins spécifique, par le droit communautaire en matière de responsabilité du fait des produits défectueux. C'est aussi le droit maritime qui, le 21 novembre 1911, a, dans l'arrêt *Zbidi Hamida*, « inventé » l'obligation contractuelle de sécurité, dont chacun sait le succès qu'elle a connu dans tous les contrats de services mettant en jeu l'intégrité des personnes.

L'apport du droit maritime au droit de la responsabilité ne se limite pas au droit privé. Il se retrouve en droit pénal. C'est depuis longtemps, et en tout cas depuis le décret révolutionnaire du 21 août 1790, que le droit maritime a imposé à tout marin l'obligation de porter assistance à tout navire « ami ou ennemi » en détresse, sanctionnant pénalement le refus d'assistance. En droit « terrestre », il a fallu attendre 1941 pour que l'article 63 du Code pénal introduisît en droit français le délit d'abstention volontaire d'assistance, et ce, d'ailleurs, dans des circonstances assez ambiguës.

Mais l'apport le plus fondamental du droit maritime au droit de la responsabilité réside dans l'institution de l'*assurance*, assurance des biens et plus encore assurance de responsabilité, laquelle connue du droit maritime dès le XVII<sup>ème</sup> siècle n'a été acceptée en droit terrestre qu'au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle.

Limitation de responsabilité de l'armateur, assurance maritime, obligation rigoureuse d'assistance sont étroitement liés à la mer. Il faut donc louer hautement les organisateurs du colloque de Brest d'avoir retenu comme thème de leur rencontre *Mer et Responsabilité*.

Ce thème, les quinze exposés qui ont nourri le colloque ont su en exprimer toute la richesse, toute la diversité aussi. Rien n'a été oublié, ni les fondements

théoriques de la notion de responsabilité, ni le droit international, ni le droit communautaire, ni le droit administratif, y compris dans ses aspects portuaires, ni le droit pénal. Il ne nous est évidemment pas possible, dans le cadre de cette brève préface, de donner une présentation exhaustive de ces exposés. Aussi bien, la chose a-t-elle été faite, et bien faite, dans la conclusion de Patrick Daillier. En revanche, nous souhaiterions dégager les principales lignes de force qui nous semblent ressortent des analyses de chacun.

De ce point de vue, ce qui nous paraît fondamental et qui ressort de chaque exposé ou presque, c'est la place qu'il faut reconnaître dans la construction du droit maritime de la responsabilité aux *risques de la mer*, sous quelque nom qu'ils soient identifiés, risques de mer, péril de la mer ou fortune de mer. Certes, et d'aucuns l'ont justement relevé, la notion de risques de la mer ne s'impose pas aussi fortement aujourd'hui que jadis. L'armateur qui lance un porte conteneur de plus de dix mille « boîtes » court des risques bien moindres que l'armateur du XVIII<sup>ème</sup>, voire du XIX<sup>ème</sup> siècle. Mais, même pour les bâtiments les plus importants le risque demeure, et l'histoire de la mer, comme celle même du droit maritime, demeure scandée par la cloche du Lloyd's annonçant la perte d'un navire. Souvenons nous, non seulement du *Titanic*, exemple qui appartient au passé, mais du *Torrey Canyon* en 1967, de l'*Amoco Cadiz* en 1978, de l'*Erika* en 1999, du *Joala*, entraînant dans la mort 1 600 passagers et marins au large du Sénégal le 26 septembre 2002, du *Prestige* polluant les mers ibériques le 13 novembre de la même année.

Sans aller jusqu'à dire que c'est l'ensemble du droit maritime qui a été modelé par la considération des risques de la mer – car le droit maritime exprime d'autres notions que celle des risques de la mer, telle la notion de solidarité ou la référence au caractère d'intérêt général du transport maritime, transport longtemps outil exclusif du commerce mondial et des échanges entre les hommes – il est sûr que, dans le domaine du droit de la responsabilité, c'est bien cette considération qui a joué un rôle premier.

C'est en raison des risques maritimes, des risques de la mer, que l'institution de la limitation de responsabilité de l'armateur a pu naître et être acceptée par le droit positif – même si, aujourd'hui, des raisons extérieures aux risques de la mer sont invoquées pour justifier cette institution. Ce sont les mêmes risques qui fondent le cas excepté de « péril de la mer » en matière de responsabilité du transporteur maritime de marchandises, cas excepté élargi à un risque spécifique, celui de l'incendie, évènement même encore aujourd'hui particulièrement redouté des marins. Ce sont les périls propres à la navigation maritime qui ont conduit les professionnels de la mer à développer l'assurance maritime, mécanisme sans lequel le commerce maritime n'aurait pu prospérer et atteindre le développement qu'il connaît aujourd'hui. Aussi bien, la notion de « fortune de mer » est-elle au centre tant des textes sur l'assurance maritime que des polices d'assurance maritime. Et c'est parce que toute expédition maritime est soumise en permanence aux dangers de la mer que le droit pénal et disciplinaire maritime confère au chef de cette expédition – le capitaine – des prérogatives à nulles autres pareilles, imposant à tout marin, et même à « toute personne présente à

*bord pour quelque cause que ce soit* », l'obligation stricte de se conformer aux ordres du dit capitaine, et sanctionnant d'un emprisonnement de six jours à six mois le marin qui, après sommation formelle, refuse d'obéir à un ordre du même capitaine concernant le service (article 59 du Code disciplinaire et pénal), sanction qui ne se retrouve, en « droit terrestre », que dans le Code de justice militaire.

Si le thème des risques de la mer remonte aux origines du droit maritime, un second thème est plus récemment apparu, dont les exposés présentés à Brest ont montré l'importance, et qui, lui aussi, affecte le droit maritime de la responsabilité : le thème de la *protection de l'environnement*.

Le droit maritime classique ne s'était guère préoccupé de la protection de l'environnement. Tout au plus, trouve-t-on dans l'Ordonnance de la Marine un titre (le titre 4 du livre IV) consacré au lestage et au délestage des navires, et qui, voulant protéger les ports contre la « pollution par délestage », interdit cette pratique en dehors des lieux assignés par l'administration portuaire. Ce n'est qu'en 1926 que s'est tenue à Washington, à l'initiative des Etats-Unis, une conférence préliminaire sur la pollution de la mer par les rejets d'hydrocarbures. Le projet de convention établi par cette conférence devait devenir la *Convention sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures* adoptée à Londres le 12 mai 1954, ancêtre de la Convention MARPOL. Prenant le relais de ce premier texte, la Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer énonçait dans son article 24 que tout Etat était « tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ». Mais c'est seulement dans les années 1970 – 1980 que s'est vraiment affirmée la volonté du droit maritime de protéger l'environnement.

Avec beaucoup plus de vigueur que la Convention de 1958, la Convention de Montego Bay impose dans ce but une double obligation aux Etats. La première c'est, en agissant par l'intermédiaire de l'O.M.I., l'obligation d'adopter des règles et normes *internationales* visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires (article 211). La seconde, c'est l'obligation pour chaque Etat de veiller à ce que les navires battant son pavillon respectent les normes et règles internationales concernant la même pollution (article 217). Parallèlement à ces textes généraux, d'autres textes internationaux, plus spécifiques, expriment le souci du droit maritime à l'égard de l'environnement marin : accord de Bonn du 9 juin 1989 concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par les hydrocarbures ; Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures ; Convention de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL). – Enfin, c'est la Communauté Européenne, devenue l'Union Européenne, qui s'est aujourd'hui fortement impliquée dans la lutte pour la protection de l'environnement maritime. Tandis que la protection de l'environnement était inscrite dans les dispositions fondamentales du Traité (articles 2, 3 et 5), et qu'un titre entier du Traité était consacré à la matière (titre XIX : Environnement), les directives ou règlements

se multipliaient en matière maritime avec un souci presque unique : prévenir la pollution.

C'est cette évolution du droit maritime de la responsabilité qui est exposé dans tous ses aspects par les intervenants au Colloque de Brest. Elle pose un problème que nous souhaiterions évoquer en conclusion de cette préface : celui de savoir si, sous la pression du droit de l'environnement, le droit maritime ne va pas perdre sa spécificité – étant en particulier affectée l'institution de la limitation de responsabilité de l'armateur, certainement l'un des piliers du droit maritime de responsabilité. La mer a justifié l'institution. L'environnement ne va-t-il pas entraîner son élimination ?

C'est la question même qui était posée à la Cour de justice des Communautés par l'affaire *Commune de Mesquer*. Tandis que la plupart des communes bretonnes avait agi sur le fondement des textes de droit maritime et de ceux du droit pénal général contre ceux qu'elles jugeaient responsables du sinistre de *l'Erika*, la Commune bretonne de Mesquer avait choisi d'intenter une action spécifique contre la société TOTAL, action fondée sur les dispositions de la loi du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets (loi n° 75-633), loi elle-même adoptée en exécution des dispositions de la directive communautaire du 15 juillet 1975 relative aux *déchets*. Or, aux termes de l'article 2 de ce dernier texte, « *toute personne qui produit ou détient des déchets ... de nature ... à porter atteinte à l'environnement est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination* ».

Saisie par la Cour de cassation d'un recours en interprétation des termes de la directive de 1975, la Cour de Justice a d'abord « dit pour droit » que les hydrocarbures échappés d'un navire prenaient la qualité de « déchets », dès que mélangés à l'eau de mer. Puis, dépassant d'ailleurs les termes du recours à elle soumis et se saisissant elle-même du problème, elle a tenté de résoudre le conflit existant entre la directive de 1975, laquelle prévoit dans son article 15 la réparation intégrale du préjudice causé par les déchets en cause, et la Convention « maritime » de 1969 – 1992 sur la responsabilité pour pollution, texte accordant au responsable de la pollution une limitation de sa responsabilité. Et c'est avec sagesse et prudence que la Cour a répondu à la question qu'elle s'était ainsi posée. Pour elle, la directive de 1975 n'interdit pas à un juge national de faire bénéficier l'armateur en cause de la limitation de responsabilité. Mais s'il s'avère que, du fait de cette limitation, la victime de la pollution n'obtient pas réparation intégrale de son préjudice, le droit national devra alors permettre, pour assurer une transposition conforme de l'article 15 de cette directive, que lesdits coûts soient supportés, non par l'armateur ou autre opérateur maritime concerné par le sinistre, mais par le *producteur* du produit générateur des déchets – à tout le moins si ce producteur a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire » (arrêt, point 82). Ainsi, dans la mesure où c'est seulement un opérateur « terrestre » qui est soumis à la règle de la réparation intégrale, le principe de limitation de responsabilité du droit maritime est-il sauvegardé.

Même si, après l'arrêt *Commune de Mesquer*, on a pu penser que le risque d'un conflit entre droit maritime et droit de l'environnement subsistait, cette décision n'en marque pas moins, dans notre opinion, la spécificité du droit maritime de la responsabilité, y compris en matière de protection de l'environnement. Elle justifie donc pleinement les travaux du Colloque de Brest : face au droit de la *responsabilité*, la *mer* demeure un élément fondamental.

## Table des matières

Préface par Pierre BONASSIES .....	3
------------------------------------	---

### **Introduction**

#### **Le concept de responsabilité**

Le concept philosophique de responsabilité par Patrice POINGT .....	11
Le concept juridique de responsabilité par Jérôme JULIEN .....	19

#### **Mer et responsabilité des autorités publiques**

##### *La responsabilité particulière des autorités publiques*

La responsabilité internationale de l'Etat du pavillon par Armel KERREST .....	25
La responsabilité des autorités publiques en droit communautaire par Annie CUDENNEC .....	31
La responsabilité particulière des autorités publiques en droit interne par Maryse DEGUERGUE .....	47

#### **L'objet de la responsabilité**

##### *La responsabilité d'établir un cadre de préservation du milieu marin*

La conditionnalité environnementale par Danielle CHARLES LE BIHAN .....	63
Le concept de pêche responsable : de nouvelles responsabilités pour les professionnels de la pêche par Olivier CURTIL .....	83
La responsabilité environnementale : la réparation des dommages à l'environnement marin par Tullio SCOVAZZI .....	95

##### *La responsabilité de préserver les activités liées à la mer*

La responsabilité portuaire par Gaëlle Guéguen-Hallouët .....	105
L'évaluation du préjudice environnemental en droit international par Betty QUEFFELEC et Julien HAY .....	117

#### **Mer et responsabilité des hommes**

##### *La responsabilité voulue*

De l'existence d'une responsabilité maritime contractuelle par Cécile DE CET-BERTIN .....	133
Mer et Responsabilité dans le contrat de transport par Christophe PAULIN .....	145
Responsabilité dans le contrat d'affrètement maritime par Gurvan BRANELLEC .....	155

Mer et Responsabilité

*La responsabilité subie*

Assurances maritimes : responsabilité et risque maritime par Yves TASSEL.....	165
Mer et responsabilité pénale par Claudia GHICA-LEMARCHAND .....	173
La responsabilité du fait de la mer (étude de la causalité) par Arnaud MONTAS .....	199
Considération finales par Patrick DAILLIER.....	213

Introduit par les définitions philosophique et juridique du concept de responsabilité, le thème « Mer et responsabilité » est décliné dans cet ouvrage à travers les différentes approches que justifient le droit de la mer et le droit maritime. Les études de droit public et de droit privé ainsi réunies soulignent les considérations particulières que nécessitent les règles applicables aux espaces et aux activités maritimes.

Cette publication des actes d'un colloque qui s'est tenu à Brest en octobre 2008, propose, en effet, les contributions relatives à la responsabilité particulière des autorités publiques quel que soit leur niveau d'action (international, européen, national) et aux responsabilités symétriques de préserver le milieu marin, d'une part, et le développement des activités, d'autre part. Les études de droit privé et sciences criminelles portent sur les principaux contrats maritimes, la responsabilité pénale et la singularité du risque de mer pour les hommes qui s'y aventurent.

Cette somme met en évidence, en ces temps de « Grenelle de la mer », que pour le droit et le chercheur en ce domaine, la mer est source infinie de questionnements, donc de progrès.

**la mer la mer la mer la mer la mer**