

L'AMOCO CADIZ ET LE DROIT

par Maître Jacques VILLENEAU

Le 16 mars 1978 le pétrolier *Amoco Cadiz*, construit 4 ans plutôt, chargé de 230.000 tonnes de brut, appartenant à une grande compagnie pétrolière internationale, l'AMOCO, battant pavillon libérien, et venant du Golfe Persique, se rendit dans le Nord de l'Europe.

Dans le Golfe de Gascogne, l'appareil à gouverner donna des signes de défaillance pour tomber définitivement en panne au moment où le navire venait de doubler l'île d'Ouessant, au large de la pointe de la Bretagne.

La tempête aidant, le navire s'est finalement échoué sur les rochers de Portsall et de ses flancs a jailli la plus grande marée noire jusqu'alors connue en Europe.

En même temps se noua un bouquet de problèmes juridiques, tant il est vrai que le Droit comme les hommes naissent dans la douleur.

Il y en a eu pour tout le monde :

- le Tribunal Maritime Commercial s'est saisi du problème de l'échouement, infraction aux articles 80 et suivants du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande ;
- le Tribunal Correctionnel ouvra une instruction relative au délit de pollution ;
- les Tribunaux Civils ... américains - nous verrons pourquoi tout à l'heure - furent saisis des actions en réparation ;
- un arbitrage se déroulera sans doute à Londres entre assistant et assisté ;
- peut-être un arbitrage espagnol se déroulera-t-il entre le chantier constructeur du navire et l'armateur de *l'Amoco Cadiz* ;
- enfin le Sénat et l'Assemblée Nationale Française ont créé des commissions d'enquête et ont établi de volumineux et excellents rapports.

Entre tous ces problèmes il fallait faire un choix.

Je parlerai donc de l'assistance, du délit de pollution et des tentatives des victimes pour échapper aux règles limitant la responsabilité des armateurs.

Ce n'est pas aux Membres de l'Académie de Marine que j'apprendrai ce qu'est un contrat d'assistance maritime.

La Convention Internationale de Bruxelles de 1910 a unifié des règles éparses ; elle a eu le plus grand succès. 70 Etats, plus de nombreuses possessions anglaises, l'ont ratifiée, dont la Belgique et la France évidemment, qui a de plus incorporé les règles de la Convention dans sa législation interne, d'abord dans la loi de 1916, et aujourd'hui dans celle du 7 Juillet 1968.

Mais cette législation, toute parfaite qu'elle ait été pendant 70 ans, a tout d'un coup paru inadaptée, parce qu'une pollution était à craindre et que des intérêts tiers étaient menacés, si bien que l'OMCI a chargé le CMI - illustre enfant Anversois - de préparer un projet pour une nouvelle convention, qui sera soumis à une Conférence diplomatique, ce à quoi nous nous sommes employés à Montréal au mois de mai dernier.

Revenons aux faits et aux problèmes qu'ils ont soulevés.

LA DISCUSSION ENTRE LES CAPITAINES

La conclusion du contrat d'assistance ne s'est pas faite sans difficultés ; elle a donné lieu à des discussions entre les capitaines qui ont irrité l'opinion publique.

En effet, mal informée, la presse a cru, tout d'abord, que l'échec de l'opération était dû, en partie au moins, à la durée de ces discussions qui aurait retardé le début des opérations d'assistance.

En réalité, il n'en a rien été, et le rapport de l'Assemblée Nationale le souligne (page 99), rappelant (pages 25-27) que le *Pacific* ayant fait demi-tour pour assister l'*Amoco Cadiz* à 11h28, a passé sa remorque à 13h31 avant qu'un contrat ne soit conclu et a commencé à tirer à 14h05, machine à 230 puis 250 tours, alors que l'accord des propriétaires du navire à Chicago sur la Lloyd's Form n'a été donné qu'à 16h.

Quel était l'intérêt de cette discussion ?

Le remorqueur proposait ses services suivant les conditions classiques en matière d'assistance, c'est-à-dire aux conditions « no cure no pay » avec arbitrage à Londres.

C'est la règle de l'article 2 de la Convention de 1910 .

Article 2

« Tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile »
« donne lieu à une équitable rémunération. »

« Aucune rémunération n'est due si le secours prêté reste sans résultat »
« utile. »

« En aucun cas, la somme à payer ne peut dépasser la valeur des »
« choses sauvées. »

Rien en cas d'échec, belle rémunération en cas de succès.

Le capitaine de l'*Amoco Cadiz* croyait, ou faisait semblant de croire, que son navire n'était pas en danger et voulait obtenir un contrat de remorquage, calculé forfaitairement au mille parcouru, prix payable dans tous les cas, ce qui serait, parfois, la pratique aux USA.

L'intérêt de la discussion était certain, puisqu'en cas de succès les sommes à payer étaient très différentes.

Notons que, s'il est obligatoire de porter assistance aux personnes en danger de se perdre en mer, l'obligation d'assistance aux navires eux-mêmes n'existe pas, et que le capitaine du *Pacific* aurait été dans son droit de ne pas passer la remorque, ou de la larguer, si un contrat satisfaisant pour lui n'avait pas été conclu.

De ces tergiversations pour la conclusion d'un contrat d'assistance qui s'imposait, car le danger était réel – la suite l'a prouvé – il résulte que le capitaine ne se sentait pas toute l'autorité suffisante pour engager de lui-même son armateur et les propriétaires de la cargaison à payer des sommes élevées pour une rémunération d'assistance.

Il voulait être couvert.

Beaucoup se sont émus de cette absence d'autorité du capitaine qui n'ose plus agir sans être couvert par son armateur.

Le rapport fait à l'Assemblée Nationale s'exprime en ces termes :

« L'autorité traditionnelle du Capitaine, seul maître à bord, se trouve battue en brèche ; s'il reste théoriquement seul responsable de la sécurité à bord, le Capitaine a en réalité perdu son autorité de décisions. Au-

aujourd'hui, le Capitaine est toujours le salarié d'un Armateur-employeur ; la protection des intérêts financiers considérables qui se trouvent provisoirement confiés dans ses propres mains n'est pas abandonnée à son libre arbitre ; le Capitaine se trouve dans une situation de dépendance vis-à-vis de la personne responsable de l'exploitation ; tenu de rendre compte, il ne prendra pas de décision qui engage des frais pour sa Société sans avoir été préalablement „couvert”. D'une manière générale, il s'efforcera de ne pas engager des dépenses d'assistance et de dépannage extrêmement onéreuses qui risqueraient de paraître, aux yeux de son employeur, d'autant plus inutiles qu'elles auront été efficaces et auront évité la catastrophe. »

Ces remarques ont eu leur écho au CMI et le projet établi à Montréal contient une disposition ainsi rédigée :

art. 1.4.2. :

« Le Capitaine a le droit de conclure des contrats d'assistance au nom et pour le compte des propriétaires du navire et des biens se trouvant à bord. »

Cette disposition est complétée par l'article 2.1.1. :

« Le propriétaire et le Capitaine d'un navire en danger doivent prendre en temps utile des mesures raisonnables pour obtenir assistance ; ils doivent coopérer pleinement avec l'assistant pendant les opérations d'assistance, et faire tous leurs efforts pour éviter ou limiter le dommage à l'environnement. »

Il reste à souhaiter que les armateurs respectent effectivement ces règles.

Mais, même bien appliquées, elles ne suppriment pas le temps perdu pour un marchandage en mer alors que le danger est pressant.

Si les propriétaires du navire et de la cargaison peuvent tergiverser, et essayer d'obtenir des conditions d'assistance particulièrement avantageuses, c'est leur droit, ils risquent leur bien ; mais lorsqu'un danger de pollution existe, et que les intérêts des états riverains et des tiers risquent d'être compromis par un retard dans les opérations d'assistance, l'opération prend une troisième dimension et tout retard est à proscrire .

Comment y parvenir ?

L'Association Française du Droit Maritime, soutenue par l'Association Belge, avait pensé que le projet de Convention, fruit des travaux du CMI à Montréal, devait avoir le caractère d'un « statut » équilibré, s'imposant aussi bien aux assistés qu'aux assistants, impératif pour eux, coupant ainsi court à tout marchandage en mer, alors que le danger presse. Le passage de la remorque, ou tout autre fait d'assistance, aurait entraîné application du statut.

C'était répondre au vœu des victimes potentielles ; c'était respecter l'accord péniblement conclu entre assistants et assistés – ou leurs assureurs – sur les clauses économiques et juridiques concernant la protection de l'environnement, mais, curieusement, aussi bien les assistants que les assistés s'opposèrent vigoureusement – et finalement avec succès – au caractère impératif de la Convention, se réservant donc, à chaque assistance future, de rediscuter en mer, face au danger, les termes d'un contrat sur mesure.

A quoi sert alors la Convention ?

Combien de pollutions auront lieu dans l'avenir pour avoir tardé à conclure un contrat ?

QUI COMMANDE AU COURS D'UNE ASSISTANCE ?

Ni la Convention Internationale, ni la loi française, ni le contrat du Lloyd's, ni le contrat français ne règlent clairement la question.

Peut-être parce que c'est une question d'espèce.

Si l'équipage de l'assisté est resté à bord, s'il dispose encore de moyens : machines, treuils, ancrs, pompes, etc., l'assistant ne sera qu'un auxiliaire ; c'est l'assisté qui commandera et cela se retrouvera dans le montant de la rémunération d'assistance.

Si au contraire l'équipage de l'assisté a dû en grande partie évacuer le navire privé de ses moyens, en feu ou la machine noyée, alors le premier rôle appartient à l'assistant.

Mais dans tous les cas il y aura en fait une coopération entre les deux capitaines.

Il est donc difficile de penser à établir une règle absolue pour l'avenir ; le CMI y a renoncé et le projet de Montréal se contente de conseiller une coopération étroite entre assistant et assisté.

QUI EST RESPONSABLE DES DOMMAGES CAUSES AU COURS D'UNE ASSISTANCE ?

Ce problème dérive du problème précédent, bien qu'il n'y ait pas de parallélisme absolu entre autorité et responsabilité.

Ni la Convention Internationale, ni la loi française ne contiennent de disposition, sauf celle qui permet de réduire ou de supprimer la rémunération, si l'assistance a été rendue nécessaire par la faute de l'assistant.

Par contre les contrats anglais et français ont traité du problème. Le contrat anglais met l'accent sur la responsabilité de l'assistant. Le contrat français le décharge de toute responsabilité.

Certains ont cru pouvoir transposer à l'assistance les règles légales du remorquage en haute mer qui donnent, sauf convention contraire, au capitaine du remorqueur la direction des opérations et la charge de la responsabilité des dommages qui peuvent survenir, sauf faute du remorqué.

C'est une hérésie.

Remorquage et assistance sont deux contrats totalement différents, même s'il arrive qu'une assistance s'opère parfois matériellement par un remorquage, — d'où vient la confusion.

L'Assemblée Nationale l'a bien vu (*rapport Baudouin*, p. 108) :

« Il n'apparaît pas non plus possible de transposer à l'assistance les règles de principe applicables au remorquage en mer, car les opérations visées par la loi de 1969 appréhendent une réalité différente. Généralement il s'agira d'un contrat négocié « à terre » entre les armateurs et dont l'objet et les conditions auront pu être déterminées à l'avance. Au contraire, l'assistance répond à une situation imprévisible et exceptionnelle. »

Le problème n'est pas simple, et cette complexité a été bien vue par l'Assemblée Nationale, qui préconise une réforme. A la page 102 du *rapport Baudouin*, on lit :

3. La responsabilité de l'assistant.

— *L'assistance en mer comporte des opérations périlleuses en même temps qu'elle présente un intérêt certain au regard de la prévention de la*

pollution des accidents de mer. Or le régime actuel de la responsabilité civile de l'assistant – qui est parmi les questions les plus complexes du droit maritime et sur lequel les spécialistes de ce droit eux-mêmes n'ont d'ailleurs pas toujours des vues concordantes – ne tient pas compte des problèmes spécifiques de l'assistance. Une adaptation des Conventions de Bruxelles et de notre loi nationale est en suspens depuis plusieurs années ; pour sa part, l'Institut méditerranéen des transports maritimes a consacré, en octobre 1975, son important colloque de Marseille aux problèmes juridiques posés par les dommages de pollution survenant à l'occasion d'opérations d'assistance à des pétroliers ; le sujet a fait beaucoup écrire et beaucoup parler, mais les travaux restent toujours en l'état.

La réforme du statut de l'assistance que nous préconisons devrait être alors l'occasion de faire œuvre de clarification en ce domaine, d'autant qu'il s'établirait une corrélation étroite entre autorité et responsabilité, entre rémunération et assurance. Les solutions à apporter à ces différentes questions ne sauraient méconnaître un équilibre contractuel d'ensemble.

Le CMI n'a pas pu résoudre la question et s'est contenté dans l'article 3.7 de reprendre la règle déjà contenue dans l'article 8 de la Convention de 1910 qui permet de priver l'assistant, ou de réduire sa rémunération, en présence de fautes de sa part qui ont rendu l'assistance nécessaire ou plus difficile, ainsi qu'en cas de dol.

LA PAUVRETÉ DES MOYENS D'ASSISTANCE DISPONIBLES

L'échouement de l'*Amoco Cadiz* a ouvert beaucoup d'yeux qui n'ont vu sur mer que bien peu de remorqueurs de sauvetage susceptibles d'assister des pétroliers de 200.000 tonnes et plus.

C'est par un heureux hasard que le *Pacific*, de 10.000 CV, était à moins d'une heure de route de l'*Amoco Cadiz*, et que le *Simpson*, de 16.000 CV, n'en était éloigné que d'une douzaine d'heures, ce qui ne lui a pas permis cependant d'arriver en temps utile.

On a beaucoup reproché aussi bien à l'*Amoco Cadiz* qu'au *Pacific* de n'avoir pas alerté les autorités maritimes françaises.

Qu'auraient-elles pu faire ?

Rien, dit le rapport de l'Assemblée Nationale (page 71 Sénat et page 173 Assemblée). Le seul remorqueur de 4.600 CV, type Malabar, qui ne peut assister que des navires de moins de 30.000 tonnes par mer calme, se trouvait en mission à plus de 12 heures de route.

Pourquoi cette pauvreté des moyens d'assistance ?

Tout simplement parce que le coût d'entretien en station d'un remorqueur de sauvetage est très élevé et que les assistances sont rares et insuffisamment rémunératrices.

Bien des compagnies ont essayé de maintenir des remorqueurs de sauvetage à Brest ; elles y ont toutes renoncé.

La conséquence est claire : des navires ne pourront être assistés en temps utile et seront perdus. Tant que ces pertes – prises en charge par les assurances – ne concernaient que des intérêts privés, l'Etat n'avait pas de raison d'intervenir. Mais depuis que la perte d'un pétrolier peut entraîner une pollution, avec toutes les conséquences : financières, écologiques et politiques que nous

savons, l'Etat s'est alarmé ; le problème, sous la pression de l'opinion publique, a pris une autre dimension.

Que faire ?

LES REMÈDES ÉTATIQUES

Le modèle est donné par l'Afrique du Sud, qui possède au Cap deux remorqueurs de 22.000 CV.

La France s'est donc lancée dans cette voie.

Elle a mis sur pied un système d'alerte à distance, en repoussant d'ailleurs de quelques milles le trafic dangereux, pour gagner le plus de temps possible.

Elle a concentré les pouvoirs d'intervention en une seule main, celle du Préfet Maritime. Elle lui a donné des moyens d'intervention, à savoir aujourd'hui deux remorqueurs de 16.000 CV et deux de 23.000 CV, dont trois doivent toujours être en service, le quatrième étant en réserve en cas de panne.

Ces remorqueurs sont en station, à Cherbourg, à Brest et à Toulon-Marseille.

Ces remorqueurs n'appartiennent pas à l'Etat, mais sont mis en place en application d'un contrat entre l'Etat et une compagnie privée.

C'est bien, mais c'est évidemment insuffisant. En cas d'accident à l'entrée de la Gironde, les parcs à huîtres de Marennes et les plages de Royan, de l'île de Ré et d'Oléron seront pollués avant que le remorqueur n'ait le temps d'arriver de Brest.

Un système sûrement efficace nécessite des moyens encore plus importants et plus coûteux. Si coûteux même que l'Angleterre, pourtant exposée comme la France, a fait savoir officiellement qu'elle renonçait à suivre l'exemple français, comptant sur les remorqueurs français pour l'aider en cas de difficulté dans la Manche !

LES REMÈDES PRIVÉS

Les cercles maritimes privés ne sont pas restés inactifs. Ils ont recherché des solutions pour inciter les compagnies de remorquage à se consacrer plus à l'assistance, notamment à l'assistance des pétroliers.

De nombreuses études ont été faites, de nombreux projets ont été établis ; on en arrive même à une guerre de projets !

Dans un premier temps, le Comité du Lloyd's avait envisagé de rémunérer, spécialement, les assistants pour avoir évité au propriétaire du navire assisté de voir sa responsabilité engagée du fait de la pollution. C'est le système appelé « salvage of liability ».

Le montant de la valeur sauvée était égal à la valeur du fonds d'indemnisation des dommages de pollution qui n'avait pas été constitué.

Mais quelle solution donner, en cas d'échec total ou partiel, lorsque le fonds avait été constitué ?

Pour ces raisons, et pour d'autres, notamment parce que les « Protecting Clubs », assureurs de la responsabilité civile des armateurs, n'avaient pas été invités à discuter ce projet, et ne voulaient pas supporter la charge de ce supplément de rémunération, le projet a échoué.

Un autre système a vu le jour, fruit d'un compromis entre toutes les parties intéressées : armateurs, assureurs-corps, Clubs et assistants. C'est en fonction de ce compromis que la traditionnelle *Lloyd's form* a été modifiée en 1980.

L'économie du système est la suivante : l'assistance réussie d'un pétrolier, porteur de risque de pollution, emporte une augmentation de la rémunération de l'assistant, laissée à l'appréciation de l'arbitre, supportée par les assureurs du corps du navire et de la cargaison.

En cas d'échec, en l'absence de toute valeur sauvée, contrairement au sacrosaint principe « no cure no pay », les assistants recouvrent non pas une rémunération mais le remboursement de leurs frais, plus une prime qui ne peut pas dépasser 15 % ; ces sommes sont cette fois-ci payées par les Clubs.

Ce compromis – inspiré du pragmatisme anglo-saxon – fait lever les cheveux sur la tête des cartésiens, car il aboutit en cas de succès à faire payer aux assureurs corps – qui ne doivent rien en cas de pollution – une rémunération à des assistants qui ont évité que l'armateur ne constitue un fonds de limitation, alimenté par son Club, et il aboutit, en cas d'échec, à faire supporter par le Club de l'armateur, qui a tout perdu, des frais qui ont été exposés pour tenter de préserver les biens de tiers absolument étrangers à l'armateur, à la cargaison, aux assureurs et aux Clubs.

C'est un « cadeau » fait par les Clubs aux assistants pour le compte de tiers les cadeaux sont assez rares pour qu'on les souligne !

LES OPPOSITIONS D'INTÉRÊT ENTRE L'ÉTAT ET LES PARTICULIERS

Si dans bien des cas – tel celui de l'*Amoco Cadiz* – l'intérêt de l'état riverain et celui de l'armateur coïncident, à savoir qu'il aurait fallu pouvoir maintenir le navire à flot loin de la côte, il peut arriver que les intérêts de l'état et ceux des particuliers soient opposés.

Supposons un pétrolier échoué, qu'il semble possible de déséchouer au prix de quelques déchirures, et donc d'une certaine pollution, et supposons que l'état ait la possibilité technique de détruire *in situ* la cargaison polluante.

L'état, fort de l'article 16 de la loi du 7 Juillet 1976, imposera au propriétaire – et à ses frais ! – la destruction d'une cargaison qu'il aurait pu sauver en grande partie.

Les conflits ne font que naître !

LE DÉLIT DE POLLUTION

Une fois échoué définitivement, l'*Amoco Cadiz* a commencé à perdre sa cargaison. Cependant pendant quelques jours on a espéré – et tenté – d'en pomper la plus grande partie dans d'autres navires citernes amenés sur les lieux. Malheureusement la tempête a continué à sévir, et les moyens d'allègement n'ont pas pu être mis en œuvre. Tout le pétrole du navire s'est répandu sur la mer.

Il en résulta la pollution que vous connaissez.

Dans un cas comme celui-là, il faut des têtes ; comme après un accident de chemin de fer on emprisonne d'abord le conducteur du train, s'il est encore vivant, ici on a « gardé à vue » et inculpé les capitaines de l'*Amoco Cadiz* et du *Pacific*.

Une instruction se poursuit – elle est secrète ; elle se terminera par un non-lieu ou par un renvoi devant le Tribunal Correctionnel, avec appel possible devant la Cour, où les débats seront publics.

Mais, dès maintenant, il est permis de s'interroger, comme l'ont fait les Assemblées Parlementaires, sur les éléments constitutifs du délit de pollution, au jour de l'accident, et de jeter un coup d'œil sur l'évolution de cette législation à la suite de cet accident.

Au 16 mars 1978, le délit était constitué par une infraction à l'article 3 de la Convention Internationale de 1954 – modifiée en 1962 et en 1969 – et puni par l'article 1 de la loi du 26 décembre 1964, modifiée le 16 mai 1973, de 10.000 à 100.000 F. d'amende et de 3 mois à 2 ans de prison, ou d'une de ces deux peines seulement.

L'article 3 de la Convention de 1954 paraît à première vue ne concerner que les rejets volontaires ; c'est l'opinion exprimée par M. Baudouin (page 159) dans son *Rapport*.

Certains cependant pensent que la définition du mot « rejet », dans la Convention de 1955, qui vise tout rejet quelle qu'en soit la cause, ouvre la porte au délit de pollution involontaire.

D'autre part ils font remarquer qu'il existe dans la Convention un article 4, en application duquel l'infraction de l'article 3 ne sera pas constituée si, après une avarie ou une fuite impossible à éviter, toutes les précautions raisonnables ont été prises pour arrêter ou réduire la fuite.

La faute postérieure à l'avarie accidentelle transformerait donc une pollution involontaire en pollution volontaire.

L'interprétation et l'application de ces textes n'est pas simple.

Ajoutons que ces textes visent le délit commis par le capitaine d'un navire qui rejette lui-même des hydrocarbures ; or c'est en vertu de ce texte qu'a été inculqué le capitaine du remorqueur *Pacific*, assistant.

Les problèmes de droit sont donc en l'espèce très délicats.

C'est pourquoi le Gouvernement, s'estimant mal armé, a tiré la leçon de l'évènement, et a renforcé son arsenal par la loi du 2 janvier 1979.

Cette loi crée le délit de pollution involontaire, lorsque cette pollution résultera d'une « imprudence, négligence ou inobservation des lois et règlements ».

Il sera réprimé, non seulement s'il est commis par le capitaine du navire pollueur, mais aussi s'il est commis par son propriétaire ou son exploitant, ou par « toute autre personne », ce qui englobe les assistants qui se portent au secours du navire en danger.

Si au cours de l'assistance ils commettent une « imprudence », et Dieu sait qu'au cours d'une assistance il faut prendre des risques ... ils pourront aller en prison pour 5 ans, et payer 5 millions de francs d'amende, nouveau tarif 1979 !

Ce n'est véritablement pas encourager l'assistance !

Cette loi a soulevé une légitime émotion dans les milieux maritimes, et en particulier chez les capitaines qui – ce n'est pas un mystère – mènent une campagne pour la faire modifier.

Leur position paraît d'autant plus fondée qu'à l'heure actuelle certains tribunaux, appliquant les textes dans un esprit répressif, condamnent le capitaine, même s'il est établi que la pollution « volontaire », infraction à l'article 3 de la Convention, résulte d'une faute ou d'une erreur d'un mécanicien, faute ou erreur que le capitaine n'a pas connue et ne pouvait pas éviter.

C'est la responsabilité pénale du fait d'autrui, hérésie juridique contre laquelle s'élèvent, à juste titre, les capitaines.

Punir le coupable c'est bien, mais punir un innocent de 5 ans de prison et

de 5 millions de francs d'amende, parce que le coupable figure sur le rôle d'équipage, est « monstrueux », et certainement contraire à la tradition juridique de la France.

L'émotion du monde maritime devant ces textes a porté ses fruits et l'Assemblée Nationale est actuellement saisie d'un projet de loi, tandis que le Ministre de la Mer annonce lui aussi qu'il va en déposer un.

LES RÉPARATIONS CIVILES

La facture est élevée, le nombre des réclamants nombreux.

Or, il est une règle générale de droit maritime : la limitation de responsabilité, qui seule permet une exploitation assurable.

Dans l'intérêt de l'économie de chaque pays, et de l'économie mondiale, tous les états ont admis le principe de la limitation, soit en signant des conventions internationales, soit en organisant un système national propre à tel ou tel état.

La France et le Libéria – pavillon de l'*Amoco Cadiz* – ont signé la Convention de 1969 sur la pollution, et de plus le Libéria avait adhéré aux plans TOVALOP et CRISTAL.

Au résultat de leur application, l'ensemble des fonds versés, tant au titre de la Convention de 1969, qu'au titre de CRISTAL, atteignaient 146 millions de francs (Ass. Nationale, page 315).

C'est relativement peu, compte tenu de l'ensemble des dommages, d'ailleurs difficiles à chiffrer, l'Etat annonçant déjà 460 millions pour la seule lutte contre la pollution.

Les victimes se sont donc ingénérées à rechercher les moyens de contourner cette limitation.

Un procédé classique s'offrait à elle : prouver que l'accident était dû à une faute personnelle du propriétaire du navire.

Dans ce cas le propriétaire ne peut plus invoquer la limitation de responsabilité (art. 5, 2°, Convention 1969).

Mais c'est difficile

Alors l'Etat Français, et certaines collectivités, ont eu l'idée subtile d'aller plaider aux Etats-Unis, non pas seulement contre le propriétaire du navire, AMOCO TRANSPORT, mais contre la STANDARD OIL OF INDIANA, société-mère, et contre AMOCO INTERNATIONAL, société-sœur, avec laquelle le capitaine de l'*Amoco Cadiz* avait été en rapport par l'intermédiaire d'un Mr. Phillips, capitaine d'armement, également poursuivi.

Cette procédure a fait scandale.

En effet la France et le Libéria sont signataires de la Convention de 1969, où il est écrit, article 9 :

« Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire ... d'un Etat contractant ... il ne peut être présentée de demande d'indemnisation que devant les Tribunaux de cet Etat. »

Si cette règle était appliquée, on plaiderait en France et l'*Amoco* pourrait limiter sa responsabilité.

Aux reproches qui lui ont été faits, l'Etat Français a répondu :

- les Etats-Unis n'ont pas signé la Convention de 1969 ; je suis donc libre aux Etats-Unis ;
- et surtout en poursuivant les sociétés financières, je me trouve en dehors du cadre de la Convention de 1969.

Ces procédures sont en cours aux Etats-Unis ; elles dureront longtemps. Parallèlement, l'*Amoco Cadiz* à son tour a intenté aux Etats-Unis une procédure contre la compagnie de remorquage, accusée de fautes ayant provoqué l'échouement.

À cette procédure le remorqueur répond que les tribunaux américains sont incompétents, parce qu'un contrat d'assistance a été conclu qui prévoit un arbitrage à Londres.

Pourquoi aux Etats-Unis plutôt qu'en France où s'est produit l'événement, ou en Allemagne, domicile de la société BUGSIER ?

Tout simplement, encore, pour contourner, au moins partiellement, les règles de la limitation.

En application de la Convention de 1957 – cette fois-ci – applicable aux navires ordinaires, le remorqueur peut limiter sa responsabilité à un chiffre très faible, compte tenu de son faible tonnage.

Or, les Etats-Unis n'ont pas non plus signé la Convention de 1957 ; ils ont leur propre système de limitation, basée sur la valeur du navire qui veut limiter. Cette valeur est évidemment beaucoup plus importante que les fonds de la Convention de 1957.

Telles sont les raisons de toutes ces procédures aux Etats-Unis demeurant toujours le pays de la ruée vers l'or !

CONCLUSION

L'échouement de l'*Amoco Cadiz* a donné lieu à un véritable feu d'artifice de droits :

- le droit espagnol peut recevoir application dans les rapports de l'*Amoco Cadiz* et du constructeur du navire, un chantier espagnol ;
- le droit français s'applique au délit d'échouement et au délit de pollution ;
- le droit anglais s'appliquera, à l'occasion de l'arbitrage entre l'*Amoco Cadiz* et le remorqueur ;
- le droit américain va régler les rapports civils des victimes et des prétendus responsables ;
- enfin plusieurs Conventions Internationales vont être invoquées.

Pour faire face à tous ces problèmes, une armée de juristes de toutes nationalités s'est trouvée mobilisée ; elle ne sera pas démobilisée de sitôt !

Cet accident a ébranlé des institutions, des organisations et des lois.

Déjà la circulation en mer a été modifiée, ainsi que la réglementation concernant les navires qui approchent les côtes françaises.

Les droits, les pouvoirs et les moyens d'intervention de l'état riverain se sont trouvés considérablement augmentés, peut-être trop si l'on songe, qu'à l'autre bout du monde, nos navires peuvent se voir opposer des réglementations analogues, émanant de pays qui pourraient ne pas avoir la sagesse millénaire des nôtres dans l'application des textes.

Le régime pénal s'est trouvé renforcé, sans doute trop, et sans tout le discernement voulu.

Enfin les fondements de l'assistance, doyenne de nos conventions internationales, sont remis en cause.

Tout cela aboutira un jour à un progrès.

Comme les guerres font progresser la technique, les accidents de mer font progresser le droit.

Samenvatting

Op 16 maart 1978 had de schipbreuk van de *Amoco Cadiz* onder Liberiaanse vlag plaats in de Golf van Gascogne. In deze bijdrage wordt getracht het juridisch kluwen te ontzenuwen, ontstaan mede door de mislukte reddingsoperatie en de onoverzienlijke gevolgen van de bezoedeling van Franse kustgebieden. De auteur onderscheidt de problematiek van de verantwoordelijkheid van de implicaties van de reddingspogingen en van de ecologische gevolgen. Soms parallel, soms tegenstrijdig, maken de argumenten voor en tegen het moeilijk om tot een vergelijk te komen inzake de schadevergoedingen.

Summary

On 16. March 1978 the *Amoco Cadiz* under Liberian flag sank in the Gulf of Gascony. This contribution tries to elucidate the very confused juridicial question, arising from the failed rescue efforts and the immeasurable consequences of the pollution of the French coastal area. The author took up the question of the responsibilities, the implications of the attempts for assistance and at last the ecological aspects. Sometimes parallel sometimes paradoxical as they are, the arguments for and against show how complicated it is to determine the compensations.