

AMOCO CADIZ

LE JUGEMENT DE LA COUR D'APPEL DE CHICAGO

Janvier 1992

**Syndicat Mixte de Protection et de Conservation
du Littoral Nord-Ouest de la Bretagne**

Le Bureau du Syndicat Mixte de Protection et de Conservation du Littoral Nord-Ouest de la Bretagne a décidé qu'à l'occasion de l'assemblée générale extraordinaire qui va se tenir à Ploudalmézeau, le 17 octobre 1992, il serait remis à chaque membre du Syndicat une copie du jugement d'appel dans la procédure de l'affaire de l'Amoco-Cadiz.

Cet ouvrage, qui est le fruit du travail réalisé en appel, permettra aux élus des communes adhérentes de mieux cerner la façon dont les trois juges ont traité les différents arguments d'appel qui leur avaient été transmis par toutes les parties.

Pour nous, Syndicat Mixte, cette date du 24 janvier 1992 est très importante puisqu'elle marque l'arrêt définitif de ce procès, avec des arguments avancés par les juges qui, finalement, nous confortent dans cette bataille juridique. Ce n'est pas simplement le fait qu'il y ait eu relèvement du taux d'intérêt qu'il y a à prendre en considération, mais surtout la réhabilitation des élus que nous sommes car il est démontré par les juges que les communes ainsi que les parties privées n'ont jamais exagéré leurs demandes d'indemnisations.

La position du juge Mc Garr, dans la première instance, a été pour nous une humiliation car nous passions aux yeux de la Cour pour des personnes irresponsables tant nos demandes étaient considérées par le Juge très exagérées par rapport à nos différentes analyses.

Les élus, quand ils ont décidé de lancer ce procès, avaient surtout comme ambition de faire condamner ceux qui, par négligence, avaient pollué leur littoral. Ce fut la première motivation ; ensuite, nous étions conscients que ceci devait être suivi d'une indemnisation forte pour que plus jamais ne se reproduisent de tels accidents.

Nous sommes satisfaits de la condamnation sans réserves de cette société Amoco en ce qui concerne la responsabilité ; nous pensons que notre procès aura servi de jurisprudence pour d'autres catastrophes (accident de l'Exxon-Valdez...) mais nous estimons qu'au niveau des indemnisations, nous n'avons pas reçu ce que logiquement nous devions recevoir compte tenu de la législation américaine. Depuis le résultat de la première instance, la législation américaine a bien changé en matière de condamnation pour pollution mais, hélas pour nous, aux Etats-Unis comme en France, il n'y a pas de rétroactivité dans l'application de la loi.

Ceci étant, nous sommes satisfaits qu'une société aussi puissante et aussi bien protégée qu'Amoco ait été condamnée. Ceci couronne tous nos efforts et nous rend optimistes pour l'avenir.

C'était cet objectif que nous voulions, tous ensemble, atteindre. Ceci a été possible grâce à la cohésion, à l'union et à l'entente parfaite entre tous les élus de notre Bretagne.

Formulons le vœu que l'on n'ait plus à connaître de tels accidents à l'avenir.

Alphonse ARZEL
Sénateur du Finistère
Maire de Ploudalmézeau
Président du Syndicat Mixte

PRÉSENTATION

Le jugement de la Cour d'Appel de CHICAGO qui a clos le procès de l'Amoco Cadiz a été rendu le 24 janvier 1992. La décision, très clairement rédigée, constitue une bonne synthèse des principales questions soulevées au cours des quatorze ans de procédure qui ont opposé les victimes au groupe Amoco, le responsable de la catastrophe du 16 mars 1978. C'est pourquoi il a paru utile au Syndicat Mixte d'en assurer la diffusion : cette traduction intégrale est l'œuvre du service spécialisé du Ministère de l'Economie des Finances et du Budget.

On nous permettra trois brefs commentaires :

– Amoco est vertement fustigé pour sa conduite inqualifiable et ses négligences qui ont créé les conditions d'un naufrage en quelque sorte programmé.

– Le juge de première instance, Franck MAC GARR, est critiqué pour sa sévérité à l'égard des plaignants lors de l'appréciation de certains dommages et, notamment, à propos du taux des intérêts compensatoires relevé en définitive de 7,22 à 11,9 %.

– La bonne foi des victimes est admise alors qu'Amoco ne cessait de les accuser d'exagération systématique des demandes. "*Amoco a peu de raisons de verser des larmes de crocodile*" concluent les juges.

RÉSUMÉ

Les parties I et II retracent l'historique de la catastrophe et du procès (p.5-8).

La partie III concerne l'appel d'Astilleros, le chantier naval espagnol constructeur de l'Amoco Cadiz, condamné par défaut (p. 8-12).

Les parties IV, V, VI discutent de la responsabilité d'Amoco dans le naufrage du super tanker (p.12-20).

La partie VII traite des questions relatives aux dommages : validité des preuves ; prétendue gratuité du service public ; coûts variables et coûts fixes ; participation éventuelle d'A.B.S., la société de certification au règlement des dommages ; droit des associations et syndicats à représenter les dommages individuels de leurs membres ; notion d'atteinte à l'image de marque touristique ; taux applicable aux intérêts avant jugement, etc... (p. 20-48).

J.B. HENRY

COUR D'APPEL DU SEPTIÈME CIRCUIT DES ÉTATS-UNIS

**DÉVERSEMENT D'HYDROCARBURES
PAR L'AMOCO CADIZ
AU LARGE DES CÔTES FRANÇAISES
LE 16 MARS 1978**

**Appels du Tribunal Fédéral du District Nord de l'Illinois,
Section Est**

PLAIDÉ LE 12 JUIN 1991 - JUGEMENT RENDU LE 24 JANVIER 1992

BAUER, Chief Judge; EASTERBROOK, Circuit Judge, et FAIRCHILD, Senior Circuit Judge.

TRADUCTION

**MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DU BUDGET
DIRECTION DU PERSONNEL ET DES SERVICES GÉNÉRAUX**

Service de Traduction

2 bd Diderot

75012 PARIS

Le matin du 16 mars 1978 le super-pétrolier Amoco Cadiz se brisa en deux au cours d'une forte tempête, déversant dans la mer au large des côtes de Bretagne la majeure partie de sa cargaison de 220.000 tonnes de pétrole brut iranien. Ce naufrage provoqua l'un des plus importants déversements d'hydrocarbures de l'histoire, endommageant sur près de 180 milles les côtes de l'une des plus importantes régions touristiques et piscicoles de France. Pour le nettoyage, qui dura plus de six mois, il fallut mobiliser des ressources et des équipements venant de tout le pays. Cette catastrophe a eu des effets durables sur l'environnement, l'économie et la population de la Bretagne et a eu de nombreuses suites judiciaires. Treize ans après c'est sur cette affaire que nous sommes appelés à nous prononcer. Dans la procédure d'appel consolidée on nous demande de résoudre une multitude de points de droit concernant la compétence, la responsabilité et l'indemnisation. Avant de commencer, il paraît approprié de passer brièvement en revue l'historique de l'affaire et les personnes impliquées.

I.

A.

Les origines de l'Amoco Cadiz ne sont pas difficiles à déterminer. Ce navire est le fruit de négociations commencées à Madrid, Espagne, au mois de mai 1970, entre Astilleros Espanoles S.A., les chantiers navals qui ont construit la flotte avec laquelle Christophe Colomb a gagné le Nouveau Monde, et Standard Oil Company of Indiana ("Standard" dans la suite du texte – devenue par la suite Amoco), une société de l'Indiana dont le siège social et le principal établissement sont situés à Chicago, Illinois. Cette dernière était représentée par Robert S. Haddow, vice-président chargé des opérations maritimes de l'Amoco International Oil Company ("AIOC" dans la suite du texte) et président d'Amoco Tankers et Amoco Transport. (Dans un souci de simplicité nous désignerons Amoco et ses différentes filiales – Amoco Tankers, Amoco Transport et AIOC – comme "la partie "Amoco" ou "Amoco"). Astilleros avait précédemment passé un contrat portant sur la construction de deux super-pétroliers pour Amoco et Haddow voulait en faire construire deux autres. La réunion de Madrid portait sur tous les points essentiels : spécifications techniques, date de livraison et prix. D'autres négociations eurent lieu à New-York et Chicago. Le 30 mai Astilleros confirma le contenu des négociations et présenta une offre pour la construction de deux navires, l'Amoco Cadiz et l'Amoco Europa. Amoco accepta la proposition par lettre en date du 18 juin et les deux parties mirent au point les spécifications du navire et signèrent le contrat final à Chicago le 31 juillet 1970.

Le contrat spécifiait que le navire devait être construit conformément aux règles de l'ABS (American Bureau of Shipping) en matière de construction et la classification des navires en acier. ABS est un organisme sans but lucratif ayant son siège à New-York

qui s'occupe de la classification des bateaux et édicte des règles et fixe des normes en matière de construction navale, de conception et de navigabilité. L'équipe technique d'ABS de Londres contrôla les plans de l'Amoco Cadiz établis par Astilleros afin de s'assurer qu'ils étaient conformes aux règles d'ABS. Celui-ci examina les plans relatifs à "l'agencement général" – c'est-à-dire les plans donnant la disposition d'ensemble et la liste des composants utilisés dans les différentes parties du navire – ainsi que les dessins techniques concernant la conception détaillée du navire. ABS apposa sur les plans et les dessins techniques son timbre en forme de croix de Malte pour signifier son acceptation. Le contrat passé entre Amoco et Astilleros incluait le plan d'agencement général et stipulait que celui-ci devait être soumis pour accord à Amoco avant la construction. Astilleros s'exécuta mais ne transmit pas à Amoco les dessins détaillés de conception et de fabrication ainsi que les calculs concernant le détail des pièces mécaniques de l'appareil à gouverner. Amoco examina le schéma de l'appareil à gouverner et l'accepta le 19 octobre 1971. Ultérieurement Amoco apporta deux modifications au système : il incorpora un dispositif d'alarme signalant une baisse excessive du niveau du fluide dans le réservoir de réalimentation par gravité et augmenta les dimensions du gouvernail. Il choisit de ne pas faire installer une pompe manuelle qui était proposée en option. En juin 1972 un représentant d'Astilleros fit un séjour de deux jours à Chicago pour régler définitivement les détails techniques.

A la suite de la conclusion du contrat, Astilleros construisit le pétrolier géant sur ses chantiers de Cadix. Le navire fut construit en quatre ans. Tout au long de la construction, des représentants d'Amoco et d'ABS furent présents sur le chantier. Les représentants d'Amoco étaient là pour s'assurer que les délais étaient respectés et que la construction était conforme aux spécifications du contrat et au plan d'agencement général. Ils assistaient également aux essais des équipements et de la machinerie et signalaient tous les problèmes qui n'auraient pas été décelés lors de la procédure d'accord. Les représentants d'ABS surveillaient le processus de construction afin de s'assurer que celle-ci était conforme aux règles ABS. Les représentants d'Amoco s'en remettaient à l'expérience des représentants d'ABS dans les domaines de la technique et de l'ingénierie lorsqu'il s'agissait d'apprécier si la construction avançait comme il convenait.

Finalement le navire fut achevé. Il mesurait 1.095 pieds de long et 167 pieds de large – soit la superficie de trois terrains de football – et jaugeait 230.000 tonnes de port en lourd. Il était propulsé par un moteur diesel de 30.000 chevaux entraînant une hélice unique et était équipé d'un gouvernail unique actionné par un servomoteur de barre hydraulique. Les quatre presses étaient en acier laminé avec tête en acier moulé. Les robinets d'isolement des presses contrôlaient la circulation de l'huile à travers les passages du bloc de distribution. Ces robinets étaient un élément essentiel de la sécurité de l'appareil. Ils pou-

vaient conserver le fluide hydraulique restant dans les presses dans le cas d'une rupture de la tuyauterie. Les robinets pouvaient également être fermés pour isoler les différentes lignes du reste du système ou bloquer l'entrée ou la sortie de l'huile du cylindre.

L'appareil à gouverner de l'Amoco Cadiz était supposé fonctionner de la manière suivante. Lorsque l'homme de barre manœuvrait la barre ou lorsque celle-ci était en pilotage automatique un signal électronique était émis. En réponse à ce signal du liquide hydraulique était mis en mouvement par des pompes qui à leur tour faisait mouvoir les presses et en définitive le gouvernail. Le liquide hydraulique présent dans les cylindres maintenait le gouvernail dans la position souhaitée en exerçant une pression sur les presses. Il n'existait pas à bord du navire de dispositif pouvant être utilisé pour diriger le navire en cas d'avarie du système primaire. Le navire n'était pas équipé d'hélice double, de gouvernail double ou d'un propulseur d'étrave qui auraient pu être utilisés pour diriger le navire en cas d'avarie. L'ancre était sous-dimensionnée et ne pouvait être utilisée pour stopper le navire en cas de danger.

ABS certifia le navire – et son appareil à gouverner – comme conforme aux règles ABS. Même après que le navire eut été livré, ABS effectua périodiquement des inspections de l'Amoco Cadiz afin de déterminer s'il était en bon état de navigabilité. A trois reprises – juin 1975, avril 1976 et mai 1977 – ABS examina l'appareil à gouverner et le trouva en état de marche.

B.

Amoco Tankers ("Tankers"), société libérienne dont Standard contrôlait la totalité du capital par l'intermédiaire d'une chaîne de filiales, prit livraison de l'Amoco Cadiz le 11 mai 1974. Deux semaines plus tard Tankers vendit le navire à Amoco Transport ("Transport"), société libérienne dont le principal établissement est situé aux Bermudes. Transport était une filiale d'AIOC. En juin 1974 Transport conclut un accord de prestation de service avec AIOC. Aux termes de cet accord, AIOC avait la responsabilité de l'exploitation de l'Amoco Cadiz, notamment en ce qui concernait l'entretien, les réparations et la formation de l'équipage, Transport demeurait propriétaire du navire. Longtemps après la livraison, en août 1975, des représentants d'Astilleros rencontrèrent des représentants d'Amoco à Chicago pour y discuter des conditions du contrat de garantie. Des discussions semblables eurent lieu à New-York en 1976. L'Amoco Cadiz bénéficia d'une garantie d'un an, comme un appareil ménager, Astilleros s'engageant à réparer tout défaut ou remplacer toute pièce défectueuse au niveau du navire et de son équipement pendant sa première année d'exploitation, 1974-1975. Aussi pendant toute cette première année, le navire eu-il toujours à son bord un ingénieur d'Astilleros à même de régler tous les problèmes qui pourraient surgir. A l'expiration de la période de garantie d'un an c'est AIOC qui se chargea d'assurer l'entretien du navire.

En juin 1974 l'Amoco Cadiz fut affrété par Shell International Petroleum. Le "fret" est la somme que les affrêteurs paient aux armateurs des bateaux par tonne et par jour. Pendant les périodes hors-fret, par exemple lorsque le bateau est en réparation, le paiement du fret est suspendu. Il est donc de l'intérêt de l'armateur d'un bateau affrété de le maintenir en service. L'affrètement à temps Amoco-Shell nécessitait un passage annuel en cale sèche pour l'entretien du pétrolier, mais pour des raisons d'économie Amoco porta unilatéralement à dix-huit mois l'intervalle entre deux passages en cale sèche, envisageant même de le porter à deux ans. (Un intervalle de deux ans aurait permis à la société d'économiser 1.250.000 \$ de frais de cale et 200.000 \$ de pertes de location par an). Les règles ABS prévoyaient un intervalle de deux ans entre passages en cale sèche, sauf si l'armateur avait obtenu une autorisation spéciale d'ABS. En janvier 1976, Amoco décida que les bateaux en affrètement à temps passeraient en cale sèche tous les deux ans et demi.

C.

En février 1978, l'Amoco Cadiz pourvu de son équipage au complet embarqua à l'île de Kharg, en Iran, et à Raso Tanura, en Arabie Séoudite, un chargement de pétrole brut qu'il devait emmener à Rotterdam par la route du Cap. L'équipage italien était expérimenté et les officiers avaient les diplômes requis. En ce qui concerne leur formation, le capitaine Pasquale Bardari ainsi que les officiers et l'équipage placé sous ses ordres avaient suivi des cours à terre et effectué des exercices de sécurité à bord. Ces derniers étaient supervisés par des représentants de Marine Safety Services, une organisation britannique. De plus la bibliothèque du bateau contenait une série de films, de cassettes vidéo et d'informations techniques se rapportant à la marche du navire.

Alors que le pétrolier approchait des côtes d'Europe occidentale il se trouva pris dans une tempête. Un ancien officier de la Marine Royale britannique, Leslie Maynard, qui se trouvait à bord en tant que représentant de Marine Safety Services, a témoigné par la suite qu'il n'avait rencontré qu'une fois eu cours de sa carrière un temps plus épouvantable - lors d'un typhon. L'Amoco Cadiz était capable d'affronter de très mauvaises conditions météorologiques et un très gros temps, à condition d'être en bon état d'entretien. Affrontant une mer grosse et des rafales violentes, l'Amoco Cadiz roula fortement pendant toute la journée du 15 mars et toute la nuit du 15 au 16. Malgré le gros temps, l'homme de barre ne signala aucune difficulté au niveau de l'appareil à gouverner. Lors de leurs rondes d'inspection habituelles les membres de l'équipage n'observèrent rien d'anormal dans le local de barre.

Le matin du 16, alors que l'Amoco Cadiz se trouvait à environ 9 milles de l'île française d'Ouessant, son appareil à gouverner subit une panne complète. L'homme de barre en informa le capitaine Bardari lequel fit diffuser un message radio aux navires qui se

trouvaient à proximité, donnant la position de l'Amoco Cadiz et leur demandant de se tenir au large. A titre de précaution supplémentaire l'équipage hissa les pavillons indiquant que le navire n'était plus gouvernable. Presque immédiatement l'équipe de mécaniciens du bord examina l'appareil à gouverner et s'aperçut que la bride D, qui maintenait en place une canalisation amenant l'huile de la pompe bâbord au bloc de distribution, s'était détachée. L'huile giclait partout.

L'équipage constata que cinq des six goujons d'acier qui maintenaient la bride D et la canalisation sur le bloc de distribution étaient rompus. Aucun autre goujon du système de fixation n'avait cédé. La rupture de goujons permettait au liquide hydraulique de s'échapper de l'appareil à gouverner et de laisser de l'air s'y introduire. L'un des mécaniciens tenta en vain d'arrêter la fuite d'huile en fermant la pompe de bâbord de l'appareil à gouverner et les robinets d'isolement du bloc de distribution. Le chef mécanicien tenta de réapprovisionner le système en ajoutant du liquide hydraulique dans le réservoir de réalimentation de l'appareil à gouverner, mais le niveau du fluide dans le réservoir ne baissa pas sensiblement comme il aurait dû le faire si le mécanisme de l'appareil à gouverner avait fonctionné normalement.

Du fait de l'absence de pression hydraulique, le gouvernail se déplaçait librement. Certains membres de l'équipage s'efforcèrent sans succès de maîtriser le gouvernail à l'aide d'un palan et d'une poulie cependant que d'autres tentaient de réparer la fixation de la bride et de purger l'appareil de l'air qui s'y était introduit. Pendant que l'équipage était au travail une soupape de sécurité céda brusquement et l'huile jaillit jusqu'au plafond du local de barre. Une fois que la soupape eut cédé, les mouvements du gouvernail s'amplifièrent jusqu'à ce qu'il vienne s'écraser sur les butoirs, défonçant l'appareil à gouverner et projetant des débris de métal dans toutes les directions. Après que l'un des hommes eut été blessé à la tête par un morceau de métal, le chef mécanicien donna l'ordre d'évacuer le local et signala au capitaine Bardari que l'appareil à gouverner ne pouvait être réparé.

Environ deux heures après la panne de gouvernail le capitaine Bardari fit appel à un remorqueur de secours. En réponse, le Pacific, remorqueur de haute mer de la Bugsier Reederei und Bergungs, A.G., société de droit allemand, arriva sur les lieux. Cette société n'effectuait que des opérations de sauvetage selon un contrat Open Form du Lloyd ("LOF") "No-Cure, No-Pay". Le remorqueur ne commença pas immédiatement les opérations de sauvetage parce que le capitaine Bardari dut d'abord appeler Chicago pour savoir s'il pouvait accepter un accord de ce type. Pendant que l'Amoco Cadiz roulait et tanguait, Amoco et le capitaine du remorqueur, Hartmut Weinert, discutaient au sujet du contrat LOF. Finalement ils se mirent d'accord sur les conditions. A ce moment l'île d'Ouessant se trouvait à moins de six milles droit devant, le Chenal du Four par bâbord avant et la côte ro-

cheuse du Finistère par tribord avant. Le vent était violent, la houle était forte et l'Amoco Cadiz tanguait si fort que son avant se trouvait parfois submergé.

Le Pacific approcha et réussit à passer une amarre sur l'avant de l'Amoco Cadiz dans l'intention de le faire virer sur tribord pour amener sa proue face au large et le remorquer vers la côte. Rétrospectivement cette stratégie apparaît malheureuse. Le Pacific fut incapable de faire virer un navire de la dimension de l'Amoco Cadiz pour l'amener face au vent et la chaîne de remorque se rompit. Le Pacific effectua une seconde tentative de prise en remorque par l'arrière. A ce moment, sous l'effet des courants de marée et du vent, l'Amoco Cadiz s'était dangereusement approché de la côte rocheuse et irrégulière du Finistère. Le pétrolier continuait de rouler au-dessus des rochers et de s'enfoncer dans les bancs de sable. Pendant que le Pacific poursuivait sa vaine tentative, il reçut un message du représentant de Marine Safety Services, Leslie Maynard : "Nous avons talonné". L'Amoco Cadiz commença à se briser en deux et le Pacific perdit tout contact avec lui. Bientôt l'air commença à s'emplir de l'odeur caractéristique du pétrole. Rien qu'au cours de la première nuit quinze millions de gallons se répandirent dans la mer.

D.

La nappe d'hydrocarbures qui se trouva déversée était large de dix-huit milles et longue de quatre-vingts milles – soit un quart de la longueur des côtes bretonnes. Au cours des semaines qui suivirent l'échouement de l'Amoco Cadiz, 4.400 hommes et 50 navires (dont notamment des bateaux de la marine royale britannique) furent engagés pour aider aux opérations de nettoyage. La France dépensa plus de 30 millions de francs pour le coût du nettoyage des côtes à partir de la mer (cf. ci-dessous section V). Le nettoyage à terre dura plus de six mois et nécessita la participation de l'armée française. De l'équipement lourd et des volontaires vinrent de toutes les régions de France. Environ 220.000 tonnes de résidus huileux ayant la couleur et la consistance de la mousse au chocolat furent recueillies sur les plages des Côtes-du-Nord. L'intrusion des hydrocarbures perturba gravement le délicat écosystème existant le long de la côte, détruisant les algues et dévastant les bancs d'huîtres et de homards. L'économie bretonne se trouva particulièrement atteinte. La Bretagne est la seconde région touristique de France après la Côte d'Azur. Le coût total pour la France a été évalué à cent millions de dollars (au taux de change de 1978).

II.

A la suite de ce désastre écologique, diverses parties engagèrent des actions en justice. La République française ("la France") assigna Amoco en justice pour être indemnisée de la pollution et se faire rembourser les frais de nettoyage. Des actions similaires furent engagées par les départements français des Côtes-du-Nord et du Finistère ("les parties Côtes-du-Nord"), un grand nombre de municipalités (appelées

"les communes") et divers particuliers, associations et commerçant français, notamment des hôteliers et des pêcheurs n'ayant pu exercer leur activité par suite du déversement ("les plaignants français"). Les parties Côtes-du-Nord et les plaignants français accusèrent Astilleros de négligence dans la conception et la construction du pétrolier. Les procédures furent engagées dans l'Illinois et à New-York. Astilleros demanda que les plaintes soient rejetées pour absence de compétence personnelle et matérielle et incompétence du tribunal. Les parties Côtes-du-Nord et Amoco assignèrent Bugsier, le propriétaire du remorqueur Pacific, arguant qu'il avait fait preuve de négligence en tentant de prendre l'Amoco Cadiz en remorque. Les actions Bugsier furent suspendues en attendant les résultats d'une procédure d'arbitrage à Londres. Bugsier engagea une procédure en limitation de responsabilité dans les procès engagés par les parties Côtes-du-Nord.

Amoco engagea plusieurs actions devant le tribunal de district fédéral de Chicago. Il voulait obtenir une exonération ou une limitation de responsabilité en vertu de la Loi américaine sur la limitation de responsabilité (United States Limitation of Liability Act) de 1851, 46 U.S.C. §§ 181-196 ("la Loi"). En outre les parties Amoco engagèrent une action en garantie et des demandes reconventionnelles contre Astilleros. Amoco demandait qu'ABS lui verse une contribution dans la mesure où l'échouement résultait d'une négligence et d'une rupture de contrat commise par ABS en approuvant la conception du navire, en l'inspectant et en lui accordant le certificat de navigabilité. Les parties Côtes-du-Nord et les plaignants français poursuivirent également ABS en justice. ABS conclut une transaction et poursuivit les parties Amoco dans l'Etat de New-York en vue d'obtenir le remboursement des frais exposés dans le cadre de cette transaction. Amoco porta l'affaire devant un tribunal fédéral en présentant une demande reconventionnelle. Petroleum Insurance Limited ("PIL"), subrogé de Royal Dutch Shell, tenta d'obtenir d'Amoco le remboursement de la cargaison de pétrole, arguant que sa perte avait été la conséquence d'un manquement d'Amoco à rendre le navire navigable et d'une rupture par Amoco du contrat d'affrètement.

Les diverses procédures fédérales furent détournées et confiées au juge Frank J. Mc Garr du District Nord de l'Illinois. Après avoir joint les procédures en matière de responsabilité, le juge Mc Garr ouvrit le procès le 4 mai 1982. La phase "responsabilité" ne devait pas se terminer avant la fin du mois de novembre de la même année. Dans une décision en date du 18 avril 1984 le tribunal reconnut Amoco Corporation, Astilleros (qui ne participa ni à la préparation du procès ni à son déroulement) et Amoco Production Company solidairement et conjointement responsables à l'égard de la France, des parties Côtes-du-Nord, des parties françaises et de PIL. Le tribunal rejeta la demande en limitation de responsabilité d'Amoco. L'absence de responsabilité de Bugsier fut

reconnue dans les actions engagées contre lui par les parties Côtes-du-Nord. (Les revendications d'Amoco à l'égard de Bugsier furent finalement réglées par la procédure d'arbitrage de Londres). En raison de la transaction conclue avec la France et les parties Côtes-du-Nord, ABS ne participa pas au procès en responsabilité. Il est toujours partie à une procédure pendant devant le tribunal fédéral de district de Chicago devant lequel Amoco s'efforce d'obtenir une contribution d'ABS.

Le Tribunal ouvrit ensuite un second procès concernant le problème des indemnisations conjointes. Ce procès dura d'avril 1986 à juin 1987. Le 5 octobre 1987 le tribunal accorda à PIL 11.212.349,50 livres sterling pour la perte de la cargaison de pétrole de la Shell. Il accorda également à PIL des intérêts compensatoires mais rejeta sa demande d'attribution d'intérêts composés. Par la suite le tribunal modifia sa décision en accordant à PIL le remboursement des dépens et en fixant à 7,22 % le taux annuel des intérêts compensatoires. La somme attribuée en définitive à PIL s'éleva à 21.215.054,68 livres sterling. En ce qui concerne l'indemnisation des autres plaignants, le 11 janvier 1988 le tribunal de district appliqua le droit français et ordonna le versement d'une somme destinée à couvrir les frais de nettoyage et de remise en état supportés par la France, les parties Côtes-du-Nord et les plaignants français. Le tribunal accorda le remboursement des dépens ainsi que des intérêts compensatoires composés à un taux annuel de 7,22 % pour un montant total de 600 millions de francs français environ.

Lorsque le juge McGarr prit sa retraite, à la fin de janvier 1988, l'affaire fut confiée au juge Charles R. Norgle Sr, qui nomma le juge McGarr Special Master pour résoudre tout problème en suspens. Le Special Master McGarr publia son Rapport Final avec Recommandations le 31 octobre 1989. Conformément aux dispositions de la Règle 53 des Federal Rules of Civil Procedure, les parties Amoco, la France, les parties Côtes-du-Nord, Astilleros et PIL formèrent opposition. En mars 1990 eut lieu une audience concernant ces oppositions. A l'issue de l'audience, le tribunal de district adopta toutes les recommandations du Special Master en matière de responsabilité et d'indemnisation et le 24 juillet 1990 rendit quatre jugements finaux distincts accordant aux plaignants des dommages et intérêts en francs français et en livres sterling contre les parties Amoco et Astilleros, reconnus solidairement et conjointement responsables. Ils furent suivis des présents appels joints.

III.

Astilleros fut désigné comme défendeur ou défendeur tierce partie par Amoco, la République Française, les parties Côtes-du-Nord et les plaignants français dans les actions engagées à la fois dans l'Illinois et dans l'Etat de New-York. Les actions engagées dans l'Illinois et l'Etat de New-York furent jointes dans le district Nord de l'Illinois par le Judicial Panel ou Mul-

tidistrict litigation⁽¹⁾. Trois de ces jugements actuellement en appel ont été enregistrés dans des procédures de l'Illinois (N° 78 C 3693, 79 C 3548 et 79 C 3761) et un dans une procédure de New-York (79 C 2774). Astilleros prétend que ni les tribunaux de l'Illinois ni ceux de New-York n'avaient de compétence personnelle à son égard⁽²⁾.

Astilleros demanda que toutes les actions engagées contre lui soient rejetées pour absence de compétence personnelle. Le tribunal commença par rejeter cette demande par la décision n° 78 C 3693, 491 f. Supp. 170 (N. D. 111.1979) (Order 4) puis rejeta les demandes se rapportant aux autres actions (Orders 5, 6, 10, 26). Une fois que les demandes eurent été rejetées, Astilleros ne participa plus de façon appréciable à l'une quelconque des procédures engagées devant le tribunal de district. Des jugements par défaut reconnaissant que la responsabilité d'Astilleros était engagée mais remettant à plus tard l'évaluation de l'indemnisation furent prononcés dans les trois procédures de l'Illinois en 1982 (Orders 16 et 20). Astilleros fit appel de ces jugements en vertu des dispositions 28 USC § 1292(a) (3), qui permettent d'interjeter appel de certains jugements interlocutoires en matière de droit maritime. Ce tribunal confirma les jugements prononcés par les tribunaux de district. *In re Oil Spill by the AMOCO CADIZ off the Coast of France on march 16, 1978*, 699 F. 2d 909 (7th Cir. 1983) (Astilleros I), *cert. denied*, 464 U.S. 864 (1983). Bien qu'Astilleros ait demandé le rejet dans la procédure N° 79 C 2774, procédure de New-York, en 1980, cette demande fut rejetée en 1982, aucun jugement par défaut ne fut alors prononcé et le présent appel est le premier qui ait été interjeté dans cette affaire.

Après que le tribunal de district eut réglé la question de la responsabilité des autres parties et calculé le montant des indemnités, Astilleros souleva des objections concernant l'indemnisation, arguant qu'il ne relevait pas de la compétence du tribunal. Ce tribunal rejeta cette tentative de rejurer ce point. Après les jugements finaux, Astilleros fit appel en arguant que ni le tribunal de district de New-York ni celui de l'Illinois n'avaient de compétence personnelle à son égard⁽²⁾.

Etant donné qu'un groupe de juges de ce tribunal a déjà établi qu'Astilleros était soumis à la compétence du tribunal de district de l'Illinois, la doctrine de la jurisprudence s'applique sur ce point. "En règle générale les points ayant fait l'objet d'une décision au cours d'un appel antérieur constituent la jurisprudence qui s'applique lors d'un appel ultérieur". *Parts and Electric Motors, Inc. c. Sterling Electric, Inc.*, 866 F. 2d 228, 231 (7th Cir. 1988), *cert. denied*, 110 S. Ct. 141 (1989). L'argumentation d'Astilleros selon laquelle la première décision du groupe de juges n'a pas valeur de jurisprudence parce qu'elle constituait la confirmation d'une décision interlocutoire du tribunal de district et que le groupe de juges aurait simplement dû dire qu'on était en présence d'une action recevable de prime abord n'est pas valable.

C'est un fait bien établi qu'une décision interlocutoire en appel peut avoir valeur de jurisprudence. Cf. par exemple *Illinois ex rel. Burriss v. Panhandle Eastern Pipe Line Co.*, 935 F. 2d 1469, 1478-79 (7th Cir. 1991) ; *Citronelle-Mobile Gathering, Inc. v. Herrington*, 826 F. 2d 16, 23 (Em.App. 1987), *cert. denied*, 484 U.S. 943 (1987) ; *Erkins v. Bryan*, 785 F. 2d 1538, 1542 (11th Cir. 1986), *cert. denied*, 479 U.S. 960 & 961 (1986) ; *Appleton Electric Co. v. Graves Truck Line, Inc.*, 635 F.2d 603, 607 (7th Cir. 1980), *cert. denied*, 451 U.S. 976 (1981) ; *United States v. Turtle Mountain Band of Chippewa Indians*, 612 F.2d 517, 520-21 (Cl. Ct. 1979). Par ailleurs le Cinquième Circuit a dit qu'une décision interlocutoire en matière de droit maritime avait valeur de jurisprudence. *Todd Shipyards Corp. v. Auto Transportation, S.A.*, 763 F.2d, 745, 750-51 (5th Cir. 1985). Il n'y a aucune raison de ne pas considérer un jugement interlocutoire en appel comme faisant jurisprudence lorsque, ainsi que cela apparaît nettement dans l'affaire en cause, le point contesté dans la décision antérieure est le même que celui qui doit être examiné à nouveau et qu'il n'y a eu aucune erreur manifeste dans le jugement. La Cour Suprême a récemment dit que "lorsqu'un tribunal se prononce sur une règle de droit, la décision doit continuer à s'appliquer sur les mêmes points aux stades ultérieurs de la même affaire". *Christianson v. Colt Industries Operating Corp.*, 486 U.S. 800, 816 (1988) (citant *Arizona v. California*, 460 U.S. 605, 618 (1983) (*dictum*)).

Astilleros cite trois affaires dans lesquelles il est dit que la jurisprudence s'applique seulement aux jugements finaux, mais il ne nous apparaît pas que ces affaires soient probantes. *United States v. United States Smelting Refining & Mining Co.*, 339 U.S. 186, 198-99 (1950) impliquait une procédure devant la Commission de Commerce Inter-Etats en vue de déterminer le début et la fin du service de transports réguliers dans les fonderies de l'appelant. En appel, un tribunal de district de trois juges conclut que les éléments disponibles ne permettaient pas de trancher et renvoya l'affaire devant une autre juridiction. Il ne fut pas fait appel de ce jugement. La Commission ne chercha pas d'autres éléments et se borna à réitérer les motifs de son action. Le tribunal de district estima de nouveau que les arrêts étaient illégaux. La Cour Suprême cassa la décision. Pour rejeter l'argument selon lequel la première décision du tribunal de district avait une valeur de jurisprudence qui liait cette Cour, celle-ci fit savoir que "lorsque l'affaire fut renvoyée devant une autre juridiction pour la première

(1) Les actions demeurent jointes. La procédure de New-York n'a pas été renvoyée pour jugement à New-York parce que le tribunal de district de l'Illinois a ordonné que les procédures de New-York soient transférées à l'Illinois en vertu de la Règle de Procédure Civile USC 28 § 1404 (a) (Order 13) ; cf. Rule 14 (b) des Rules for multidistrict Litigation.

(2) Bien que dans son mémoire Astilleros soutienne que la décision du tribunal de district lui enjoignant d'indemniser Amoco à 100 % de sa part de responsabilité envers la République française et les autres plaignants français est inique, Astilleros n'a pas étayé son affirmation.

fois, rien n'avait été définitivement décidé". *Id.*, 198. Ce raisonnement ne s'applique pas dans le cas présent, où le point en cause est de savoir si la jurisprudence s'applique alors que le tribunal a déjà rendu sa décision, et non si une décision dont il n'a pas été fait appel et qui aurait pu faire jurisprudence dans l'instance inférieure lie le tribunal qui juge en appel. De même, nous estimons que l'avis de la Cour selon lequel la jurisprudence, comme la chose jugée (*res judicata*), a besoin "d'un jugement final", *id.*, 199, était entendu comme devant s'appliquer seulement au cas où une partie argue que la jurisprudence interdit à un tribunal qui n'a pas encore examiné une affaire de se prononcer sur le fond de l'affaire en appel. De plus, la décision de ce tribunal relative à l'appel antérieur dans la présente affaire était sans le moindre doute une décision en appel au vu des jugements précédents et était donc "finale" dans ce contexte. Cf. *Turtle Mountain*, 612 F.2d, 520 n.2 (interprétant *Smelting*). Les tribunaux ne se sont en général pas appuyés sur *Smelting* pour limiter la jurisprudence à une décision prononcée en appel d'un jugement final, comme le montrent les affaires citées en référence.

Dans *Hunter v. Atchison, Toppeka and Santa Fe Railway Co.*, 188 F. 2d 294, 299 (7th Cir.), *cert. denied*, 342 U.S. 819 (1951), ce tribunal s'est refusé à considérer comme faisant jurisprudence sa décision antérieure prise à la suite d'un appel d'une ordonnance temporaire. Il s'est fondé sur le fait qu'une ordonnance temporaire n'est pas une décision au fond et qu'elle a en général pour objet de préserver le statu quo. *Id.*, 298. Les mêmes considérations ne s'appliquent pas aux autres appels des ordonnances interlocutoires dans lesquels les points examinés lors de l'appel antérieur sont les mêmes que ceux qu'une partie souhaite voir examiner dans l'appel ultérieur.

Dans *Gage v. General Motors Corp.* 796 F.2d 345 (10th Cir. 1986), le plaignant avait d'abord engagé une action devant un tribunal d'Etat et celui-ci avait rejeté sa plainte en faisant observer qu'il ne l'avait pas motivée. Il engagea alors une action devant un tribunal fédéral de district et celui-ci la rejeta en faisant valoir que la décision du tribunal d'Etat faisait jurisprudence. La Cour d'Appel estima que la règle de la chose jugée avait été correctement appliquée. Elle cita à cette occasion – bien que sa décision ne semble pas avoir été motivée par elle – la déclaration de *Smelting* qui impose qu'il s'agisse bien de la décision finale. *Id.*, 349.

L'affirmation d'Astilleros selon laquelle *Astilleros I* a simplement établi qu'il y avait une action recevable de prime abord en matière de compétence est pareillement dénuée de fondement. Astilleros argue que l'assiette procédurale de l'affaire a changé depuis le premier appel étant donné que ledit appel concernait une demande de rejet alors que le présent appel concerne un jugement final contre Astilleros. Astilleros se réfère à plusieurs affaires qui disent qu'une demande de rejet est fondée sur un commencement de preuve confirmant une compétence personnelle, et

qu'avant qu'un jugement puisse être prononcé un tribunal doit procéder à une audition préliminaire et constater que la majorité des éléments de preuve confirme les faits sur lesquels se fonde la compétence. *Hoffritz for Cutlery, Inc. v. Amajac, Ltd.*, 763 F.2d 55, 57 (2d Cir. 1985) ; *CutCo Industries, Inc. v. Naughton*, 806 F.2d 361, 363 (2d Cir. 1986) ; *Travelers Indemnity Co. v. Calvert Fire Ins. Co.*, 798 F.2d 826, 831 (5th Cir. 1986), *as modified*, 836 F.2d 850 (5th Cir. 1988). Toutefois le premier appel ne portait pas sur le refus de la demande de rejet. Il portait sur un jugement par défaut concernant la responsabilité d'Astilleros. Lorsqu'il avait prononcé le jugement par défaut, le tribunal de district avait précisément établi qu'il était compétent pour Astilleros. Si Astilleros avait estimé que le jugement par défaut se fondait sur une procédure impropre il aurait dû le faire valoir en appel. En appel, ce tribunal a confirmé les conclusions du tribunal de district retenant la compétence personnelle et, ce faisant, a considéré implicitement que la procédure et les normes suivies pour établir cette compétence étaient appropriées. Les conclusions implicites faisant jurisprudence, *Christianson v. Colt Industries Operating Corp.*, 486 US 800, 817 (1988) ; *Parts and Electric Motors, Inc. v. Sterling Electric, Inc.*, 866 F.2d 228, 231-32 (7th Cir. 1988) ; *Conway v. Chemical Leaman Tank Lines, Inc.*, 644 F.2d 1059, 1062 (5th Cir. Unit A 1981), il convient de se référer à *Astilleros I*.

Astilleros soutient ensuite que même si *Astilleros I* fait jurisprudence, les juges ne sont pas tenus par cette décision puisque (1) de nouveaux éléments de preuve importants ont été introduits après le premier appel (2) les décisions ultérieures de la Cour Suprême sont contraires à la décision précédente et (3) la décision du premier tribunal était manifestement erronée. *Parts and Electric Motors*, 866 F.2d 231.

Dans son mémoire, Astilleros présente un seul fait avancé comme élément nouveau significatif : il s'est avéré que le déversement d'hydrocarbures a été en partie causé par la négligence d'Amoco. Astilleros soutient que ce fait est important car dans *Astilleros I* ce tribunal a argumenté ce qui suit : "Si, comme la demande reconventionnelle l'affirme, le déversement d'hydrocarbures n'était *pas dû* à une quelconque faute de la part d'Amoco, mais à la négligence d'Astilleros dans la conception ou la construction du navire, alors ceci implique que Astilleros aurait pu éviter un accident catastrophique, dont les deux parties peuvent être tenues pour responsables, plus facilement que ne l'aurait pu Amoco". *Astilleros I*, 699 F.2d, 915 (c'est Astilleros qui souligne). Astilleros soutient que cette citation démontre que les conclusions des juges précédents n'auraient pas trouvé à s'appliquer, eût-il été démontré que le déversement d'hydrocarbures était en partie dû à la négligence d'Amoco. Le reste de la décision montre cependant que le tribunal a conclu qu'Astilleros était soumis à sa compétence indépendamment du fait qu'Amoco avait ou non fait preuve d'une négligence relative. La phrase citée fait partie des délibérations du tribunal portant sur la demande d'indemnisation d'Amoco, qui "peut être réputée "ré-

sulter" de la négociation et de la signature du contrat de construction du navire". *Id.* Le tribunal a ensuite débattu de la demande de contribution présentée par Amoco, ce qui présuppose forcément que la culpabilité d'Amoco aurait été retenue, et a considéré cette demande comme suffisamment liée à la demande contractuelle pour entrer dans le champ d'application élargi de la législation de l'Illinois. *Id.* Le tribunal a également conclu à sa compétence dans les actions engagées par les plaignants français contre Astilleros car "la négociation et la signature du contrat étaient des étapes décisives dans l'enchaînement des événements qui conduisirent au déversement d'hydrocarbures" et cet argument ne dépend pas de l'éventuelle responsabilité d'Amoco. *Id.* 917. La conclusion du tribunal ne laisse pas entendre que l'argument est conditionnel : "Puisque le tribunal de district a compétence à la fois sur la plainte et sur la demande reconventionnelle contre Astilleros, les jugements par défaut sont CONFIRMÉS". *Id.* 917. Les faits que le tribunal a pris en compte pour établir la compétence personnelle sont les suivants : les représentants d'Astilleros ont passé deux semaines à Chicago pour négocier activement avec Amoco, y ont signé le contrat pour la construction de l'Amoco Cadiz, et y sont retournés ultérieurement pour d'autres réunions liées à ce contrat et aux contrats concernant d'autres navires ; aucun élément de preuve nouveau ne vient contredire ces faits.

Astilleros soutient que les décisions ultérieures exigent que nous reconsidérons le précédent jugement de ce tribunal car ces décisions "reflètent un ferme avertissement, en particulier de la part de la Cour suprême des Etats-Unis et de la Cour suprême de l'Illinois : à des fins internes aux Etats-Unis, et particulièrement lorsque l'affaire comporte une dimension internationale, les tribunaux devraient être très prudents quant au recours à l'extension du champ d'application de la législation des Etats pour établir une compétence *in personam* sur les défendeurs, et en particulier sur ceux résidant hors des Etats-Unis". Mémoire d'Astilleros, 60. Astilleros souligne que dans *Asahi Metal Industry Co. v. Superior Court*, 480 U.S. 102, 115 (1987), la Cour a affirmé :

les intérêts du Gouvernement fédéral quant à sa politique de relations internationales seront servis au mieux par une enquête attentive sur la recevabilité de l'affirmation de la compétence au cas particulier et par un refus de retenir de lourdes charges contre un défendeur étranger, lorsque seuls des intérêts minimes sont en jeu pour le plaignant ou l'état du tribunal.

Voir aussi *Wiles v. Morita Iron Works Co.*, 530 N.E.2d 1382, 1386 (Ill. 1988) (les incidences de la défense devant une juridiction étrangère doivent être une préoccupation principale lorsqu'un défendeur étranger est en cause). Les décisions ultérieures citées par Astilleros, y compris la décision de la Cour suprême de l'Illinois, concernent la contrainte que constitue le respect des libertés individuelles constitu-

tionnelles par rapport à la question de la compétence. Astilleros n'a fait état d'aucune décision interprétant les dispositions élargies de la législation de l'Illinois, remettant ainsi en cause l'analyse précédente de ces dispositions par le tribunal.

En ce qui concerne la contrainte que constitue le respect des libertés individuelles par rapport à la question de la compétence, nous ne voyons pas dans l'argument de la jurisprudence *Asahi* cité plus haut une nouvelle règle à la lumière de laquelle l'analyse précédente de cette contrainte effectuée par le tribunal serait devenue manifestement erronée. Dans *Asahi*, la seule connaissance qu'avait le défendeur du fait que son produit se trouverait dans l'Etat du tribunal venait de sa connaissance du fait que le produit faisait l'objet d'échanges commerciaux, mais Astilleros est entré à dessein dans l'Etat du tribunal pour y mener son activité.

Il n'est pas évident que les seuls contacts concernés soient ceux d'Astilleros avec l'Illinois. Il s'agit ici d'un procès au regard du droit maritime. L'exigence de contacts minimum vise à garantir que l'Etat souverain détient un droit légitime d'exercer son autorité sur le défendeur. *Lisak v. Mercantile Bancorp, Inc.*, 834 F.2d 668, 671 (7th Cir. 1987). Lorsque l'Etat souverain applique la législation nationale, les contacts concernés sont ceux existant entre le défendeur et l'Etat souverain. "La clause de respect des libertés exige seulement que le défendeur ait des contacts suffisants avec les Etats-Unis". *United Rope Distribution v. Seatriumph Marine*, 930 2d 532, 534 (7th Cir. 1991). Ainsi, en termes constitutionnels, le tribunal de district pouvait affirmer sa compétence en ce qui concerne Astilleros en se basant sur la conjonction des contacts avec New-York et avec l'Illinois. Non seulement les décisions ultérieures fondées sur le respect des libertés ne rendent pas la décision antérieure de ce tribunal manifestement erronée, mais encore peuvent-elles au contraire venir renforcer la décision selon laquelle le tribunal de district pouvait affirmer sa compétence⁽³⁾.

Finalement, Astilleros soutient que la jurisprudence *Astilleros I* est manifestement erronée puisque le tribunal, "de sa propre initiative, sans aucun mémoire ni autres faits à l'appui, a percé le mystère des liens unissant les différentes parties Amoco (et six autres filiales qui ne sont pas parties au jugement), ce qui lui a permis de démontrer qu'Astilleros a conclu un contrat avec Standard Oil, société de l'Illinois". Mémoire d'Astilleros, 58 n.31. Cet argument n'est pas concluant car en considérant Amoco comme partiellement responsable du déversement d'hydrocarbures, le tribunal de

(3) L'on notera au passage qu'il est envisagé d'apporter un amendement à la Règle 4, Red. R. Civ. P., qui pallierait l'absence de compétence d'un tribunal fédéral pour les cas relevant pourtant de certaines questions fédérales, lorsqu'un défendeur a des contacts suffisants avec les Etats-Unis pour fonder cette compétence, mais pas avec un état spécifiquement. Un tel amendement a été recommandé à la Cour suprême par Judicial Conference of the United States (19 novembre 1990) mais n'a pas été présenté au Congrès à la date du 30 avril 1991, "dans l'attente d'un examen ultérieur par la Cour".

district a percé le mystère des liens unissant les parties Amoco, et il existait des preuves consistantes à l'appui de cette décision. *In re Oil Spill by the Amoco Cadiz Off the Coast of France on March 16 1978*, 1984 American Maritime Cases (ci-après A.M.C.) 2123, 2173-88, 2194 (N.D. Ill. 1984). De plus, Astilleros ne soutient pas que les conclusions de ce tribunal soient manifestement erronées, et il n'est pas possible de faire une telle démonstration. Il n'existe pas de précédent clairement applicable en l'espèce, que les juges aient ignoré ou mal interprété, et aucun tribunal n'a ensuite critiqué ou mis en doute ces conclusions. En fait, dans *Heil v. Morrison Knudsen Corp.*, 863 F.2d 546, 549 (7th Cir. 1988), jurisprudence sur laquelle s'appuie beaucoup Astilleros pour contester sa compétence, ce tribunal a cité la décision des juges précédents en l'approuvant. Le cas présent repose sur la possibilité ou non de qualifier les actions contre Astilleros comme "découlant de" sa négociation du contrat en vue de construire l'Amoco Cadiz, et nous ne sommes pas persuadés qu'il était manifestement erroné de conclure que les causes de l'action résident dans les discussions entre Amoco et Astilleros à Chicago, portant sur la construction du navire.

Si la doctrine jurisprudentielle empêche que les jugements par défaut dans les cas relevant de la compétence de l'Illinois ne soient reconsidérés, le cas jugé à New-York n'a pas non plus été révisé par une cour d'appel. Le tribunal de district n'a pas suivi Astilleros dans sa demande de rejet de l'action entamée à New-York pour défaut de compétence personnelle car les représentants d'Astilleros se sont engagés à New-York, dans des négociations relatives aux dessins, aux plans et au cahier des charges utilisés pour construire l'Amoco Cadiz. *In re Oil Spill by the Amoco Cadiz*, 1983 A.M.C. 925, 932-35 (N.D. Ill. 1982). Bien que l'opinion précédente de ce tribunal ne fasse pas jurisprudence dans l'action engagée à New-York, elle a valeur de précédent. Les dispositions élargies de New-York et de l'Illinois sont très similaires, si l'on compare par exemple l'11. Rev. ch. 110, para. 2-209 avec N.Y. Civ. Prac. L. & R. & 302(a) (1), et les différences factuelles entre la jurisprudence de New-York et celle de l'Illinois en ce qui concerne les contacts avec le tribunal sont relativement faibles. Bien qu'Astilleros soit en désaccord avec la conclusion du tribunal de district selon laquelle il y a eu des négociations importantes à New-York, il y a eu au moins des négociations entre Amoco et Astilleros concernant les navires identiques à l'Amoco Cadiz, et les plans et dessins de ces navires, mis au point à New-York, ont été utilisés pour l'Amoco Cadiz. En outre, l'annulation du jugement prononcé à New-York (Order 49) ne bénéficierait pas à Astilleros. Le jugement dans l'un des procès de l'Illinois (Order 50) a en effet accordé toutes les indemnités prévues dans l'Order 49.

Amoco a réclamé des sanctions contre Astilleros qui avait maintenu son appel une fois la question de la compétence résolue par ce tribunal. Des sanctions ne s'imposent cependant pas dans ce cas parce que, bien que les plaintes d'Astilleros relèvent du "quitte ou

double, nous ne croyons pas qu'elles constituent "des arguments juridiques sans fondement objectif", du type de ceux que nous avons jugés passibles de sanction en vertu de la Règle 38 in *Hill v. Norfolk and Western Ry. Co.*, 814 F.2d 1192, 1200-03 (7th Cir. 1987) ; il ne s'agit pas non plus de plaintes "entièrement sans fondement" que "le plaignant savait ou aurait dû savoir injustifiées bien avant le procès", comme dans *Bugg v. International Union of Allied Indus. Workers of America*, 674 F.2d 595, 600-01 (7th Cir. 1982). De plus, le mémoire d'[Astilleros] ne contient pas de "fausses déclarations flagrantes" concernant les faits ou la loi, comme dans *Thomas v. Digital Equipment Corp.*, 880 F.2d 1486, 1490-91 (1st Cir. 1989) ; et *Thornton v. Wahl*, 787 F.2d 1151, 1154 (7th Cir. 1986). *Meredith v. Navistar International Transportation Corp.*, 935 F.2d 124, 129 (7th Cir. 1991).

V.

Ayant conclu qu'Astilleros relève de la compétence des tribunaux américains, il nous faut maintenant répondre à la question de la responsabilité. Qu'est-ce qui est à l'origine de la défaillance du système de barre et à qui en revient la faute ? Comme l'on peut aisément l'imaginer, en répondant à ces interrogations, le Juge McGarr s'est attelé à une tâche qui n'est pas sans rappeler les Sept travaux d'Hercule. Confronté à une multitude de témoignages, pour beaucoup hautement techniques, le tribunal de district a mené un remarquable travail d'enquête. En résumé, il a démontré que la défaillance du système de barre de l'Amoco Cadiz était directement causée par un certain nombre de facteurs, au nombre desquels la négligence dont a fait preuve Amoco (et singulièrement AIOC) en n'accomplissant pas les obligations raisonnablement requises, de réparation et d'entretien du système de barre, de formation de l'équipage, d'équipement du navire d'un système de barre de secours ou d'autres moyens permettant de le diriger en cas de panne totale du système hydraulique, et en n'assumant pas les responsabilités qui lui incombaient en sa qualité de partie ayant approuvé et contrôlé la construction du navire. *Amoco Cadiz*, 1984 A.M.C. 2154-61. Contestant la compétence du tribunal, Astilleros a choisi de ne pas se défendre dans les différents procès intentés par les parties Amoco, les parties des Côtes-du-Nord, et les plaignants français. Le tribunal de district a donc prononcé des jugements par défaut à l'encontre du constructeur. Il a conclu qu'Astilleros avait mal conçu et construit l'appareil à gouverner et les soupapes de sécurité, et que le montage des goujons et des brides n'était pas conforme aux normes ou au cahier des charges. *Id.* 2162. En particulier, le tribunal a conclu que les montages de brides installés par Astilleros ne répondaient pas aux normes applicables aux systèmes à haute pression.

Nous disposons d'une très faible latitude quant à une éventuelle révision, étant donné que nous sommes tenus par les conclusions du tribunal de district sauf si elles sont manifestement erronées. Voir *Anderson v. City of Bessemer City*, 470 U.S. 564, 573-76 (1985) ; *Insurance Corp. of Ireland, Ltd. v.*

Board of Trustees of Southern Illinois University and Richard Moy, M.D., 937 F. 2d 331 (7th Cir. 1991) ; *Riviera v. Benefit Trust Life Ins. Co.*, 921 F. 2d 692, 696 (7th cir. 1991) ; Fed. R. Civ. P. 52 (a). Une conclusion est "manifestement erronée" lorsque, "bien qu'il existe des preuves à l'appui, le tribunal reconsidérant l'affaire à la lumière de l'ensemble des éléments reste sur la conviction ferme et définitive qu'une erreur a été commise". *United States v. United States Gypsum Co.*, 333 U.S. 364, 395 (1948) ; voir aussi *E.E.O.C. v. Sears Roebuck & Co.*, 839 F. 2d 302, 309 (7th Cir. 1988). La règle de la conclusion manifestement erronée s'applique "même si les conclusions du tribunal de district ne reposent pas sur l'appréciation de la crédibilité mais se fondent au contraire sur des preuves matérielles ou documentaires ou des déductions à partir d'autres faits". *Anderson*, 470 U.S. 574 ; voir aussi *Mucha v. King*, 792 F 2d 602, 605 (7th Cir. 1986). Afin de nous permettre de déterminer si les conclusions du tribunal de district sont manifestement erronées, nous devons prendre le temps d'explorer les arcanes du système de barre des super-pétroliers.

A.

Dès le départ, il existait des problèmes mécaniques quant aux presses et aux bagues du système de barre hydraulique de l'Amoco Cadiz et des navires identiques. Les presses sont des pistons et les bagues des chemises métalliques qui protègent les presses. Les bagues des quatre super-pétroliers Amoco étaient en fonte, beaucoup plus résistante que les presses elles-mêmes. En présence de particules de poussière, les presses métalliques se rayent du fait du contact étroit avec un élément dont le mouvement a un "effet de rayure". Des presses rayées et des bagues défailtantes occasionnent de sérieux problèmes car elles contribuent à la perte d'efficacité de la pompe et mettent à mal la fiabilité du système de barre. La rayure engendre des projections sur la surface de la presse, déchirant la garniture de presse-étoupe, carter de la presse. Lorsque la garniture est déchirée, son effet de scellement est supprimé et l'huile fuit au travers. Il est recommandé de changer cette garniture tous les deux ans durant le passage en cale sèche ou en cas de problème.

Amoco a accepté l'Amoco Cadiz avec les bagues en fonte et a mentionné ce défaut lors de la réception du navire. Lors des essais en mer durant le mois de mai 1974, un représentant d'Amoco a signalé au vice-président d'AIOC, Robert Haddow, l'existence de problèmes au niveau des presses et des bagues du système de barre hydraulique. Trois des quatre presses étaient rayées. Des inspections ultérieures du pétrolier révélèrent que le problème des rayures s'était aggravé. Astilleros prépara une liste de "travaux exceptionnels et complémentaires non effectués pour l'Amoco Cadiz". L'un des points figurant sur la liste indiquait : "les presses actuelles sont rayées, ce qui cause une rapide usure de la garniture et une fuite trop importante de l'huile, ayant pour effet de nécessiter un nettoyage excessif et d'occasionner des dépenses pour le remplacement du liquide. A réparer

correctement ou à remplacer." *Id* 2168-69. Astilleros proposa de réparer ou de remplacer les presses rayées et fournit même des bagues de rechange en bronze. Au moment du naufrage, un lot de bagues de bronze non installées était à bord. Au lieu de réparer, Amoco avait préféré accepter d'Astilleros la somme correspondante.

Après avoir visité le navire à Gênes en mars 1975, le mécanicien de la marine marchande Giuseppe Ciaramaglia écrit : "les presses ont été inspectées et trouvées dans un état pire que lors de la dernière inspection ; c'est-à-dire que les quatre presses sont fortement rayées sur la partie inférieure et près de la bague. En particulier la presse en position bâbord-avant est vraiment en mauvais état et il convient de réaliser un ébarbage lors du prochain passage en cale sèche". Pièce 424 des plaignants. Bien qu'Amoco ait immédiatement changé les bagues sur deux des navires identiques à l'Amoco Cadiz, l'Amoco Milford et l'Amoco Europa, rien ne fut entrepris concernant les bagues de l'Amoco Cadiz. A la différence de ce dernier, les navires réparés n'étaient pas sous contrat d'affrètement à temps.

Robert J. Zimmerman, inspecteur des navires d'AIOC, visita l'Amoco Cadiz fin janvier 1976 et inspecta les presses du système de barre. Zimmerman reconnut le problème de rayure mais recommanda de procéder à un polissage au lieu d'une réparation plus durable qui aurait nécessité deux semaines en cale sèche. Zimmerman écrit aux représentants de la société : "les presses sont profondément rayées et continueront à entailler la garniture, mais le coût que représente la perte d'huile est minime au regard du temps nécessaires au remplacement des bagues..." *id.* 2169.

Le cahier des charges pour le passage en cale sèche du navire à la Lisnave, Portugal, en 1976, impliquait le changement du matériau de garniture de la presse. Amoco annula par la suite cette demande pour gagner du temps sur la période de révision. Aucun travail ne fut réalisé durant le passage en cale sèche de 1976 pour polir les rayures sur les presses existantes, changer les bagues ou réparer les presse-étoupes. Au cours des mois suivants, et jusqu'à l'échouement, l'Amoco Cadiz a subi des fuites provenant des presses de l'appareil à gouverner, du système hydraulique principal de l'appareil à gouverner, du petit presse-étoupe situé à la base du témoin de la jauge de niveau, et du joint mécanique de l'arbre principal des deux pompes principales de l'appareil à gouverner, à un débit nettement supérieur à celui normalement constaté dans un système bien entretenu. L'Amoco Cadiz perdait sept à douze litres de fluide hydraulique par jour du fait de la fuite, alors que la quantité acceptable ne dépasse pas quelques gouttes.

Il existait également des problèmes avec le gouvernail. Lors d'essais réalisés à Lisbonne le 14 mai 1974, le gouvernail se bloqua en position tribord toute. Le 15 juin 1974, lors d'une manœuvre à Mina Al

Ahmadi, il se bloqua de nouveau dans la même position. Dans les deux cas, il fut nécessaire d'arrêter l'une des deux pompes en fonctionnement pour ramener le gouvernail en position normale. Il y avait d'ailleurs d'autres difficultés avec ce gouvernail. En position bâbord, l'Amoco Cadiz et les navires identiques subissaient des mouvements du gouvernail allant jusqu'à 15 degrés lorsque le système était à l'arrêt ; afin d'éviter ce mouvement indésirable, Amoco ordonna que l'une des pompes de l'appareil à gouverner soit en permanence en marche. Amoco engagea un hydraulicien de la marine indépendant pour étudier le problème et celui-ci recommanda que, à titre de première mesure visant à identifier l'origine du problème, la société vérifie toutes les soupapes du bloc de distribution, y compris les soupapes de sécurité et leurs ressorts. Amoco donna par écrit des instructions pour le démontage de ces soupapes et les réparations nécessaires, à effectuer sur l'Amoco Cadiz et les navires identiques. Bien que le travail requis dans les instructions ait été réalisé sur l'Amoco Milford Haven et sur l'Amoco Europa en 1977, il ne le fut ni sur l'Amoco Cadiz ni sur l'Amoco Singapore, tous les deux à l'époque affrétés à temps à Shell.

Un autre problème venait du fait que le réservoir fonctionnant par gravité de l'appareil à gouverner, qui contenait du fluide hydraulique utilisé pour compenser les pertes de fluide du système, débordait souvent lorsque la pompe de l'appareil à gouverner de tribord était activée. Ce débordement empêchait les pompes hydrauliques de l'appareil de fonctionner en alternance toutes les vingt-quatre heures, comme le prévoient le fabricant du système hydraulique dans son manuel de l'appareil à gouverner (le "Manises Steering Gear Manual") et Amoco même dans ses instructions. Le système aurait dû être mis à l'arrêt pour localiser le problème. A l'automne 1977, un inspecteur d'Amoco recommanda que les réparations concernant le débordement soient repoussées jusqu'au prochain passage en cale sèche. Elles ne furent jamais effectuées. En outre, Amoco ne procéda pas au changement des courroies de cuir destinées à entraîner les pompes d'évacuation et de remplissage de l'appareil à gouverner, après qu'elles eurent sauté à deux occasions. Un tel incident contribua à un déséquilibre dans le système et a été associé au débordement du réservoir fonctionnant par gravité.

B

Amoco contribua peut-être à aggraver ces défauts mécaniques, en se refusant à suivre les recommandations du fabricant concernant le bon entretien des pièces du navire. Les instructions exigeaient que les robinets d'isolement – dont le fonctionnement aurait pu stabiliser ou immobiliser le gouvernail de l'Amoco Cadiz la nuit du 16 mars 1978 – soient ouverts, fermés, et lubrifiés périodiquement de manière à empêcher qu'ils ne se bloquent n'étant pas sollicités pendant une longue période ou étant recouverts de substances étrangères. Lorsque les robinets d'isolement des cylindres furent retrouvés après le naufrage, il

s'avéra qu'ils présentaient de la peinture sur le filetage des tiges : ils avaient été peints en position ouverte. Des tests effectués sur ces robinets montrèrent qu'ils ne pouvaient être fermés complètement du fait de la peinture. S'ils avaient été hermétiquement fermés lorsque l'appareil à gouverner tomba en panne, le fluide hydraulique des cylindres aurait agi comme un "frein" sur le gouvernail.

Le fabricant recommandait aussi de préserver le fluide hydraulique de toute impureté, pour un bon fonctionnement du système hydraulique. Le "Manises Steering Gear Manual" indique ainsi : "La moindre impureté peut causer de grands dommages en raison de l'étroitesse des conduits des pompes Nanauer Pittler... Le suivi scrupuleux de ces instructions de fonctionnement est la condition d'une bonne performance des pompes". Les impuretés créent un déséquilibre entre le taux d'évacuation de l'huile hors du système principal et le taux de remplissage. De plus, les impuretés du liquide provoquent une usure des parties internes des pompes principales, bouchent les filtres, empêchent les joints de fonctionner, et rayent les presses ; les particules se trouvant dans les systèmes hydrauliques agissent comme un abrasif entre des points qui présentent une faible tolérance. Le fabricant recommande que le propriétaire du navire protège le fluide hydraulique des impuretés grâce à l'usage de filtres à huile propres et au filtrage du liquide à travers de la gaze, lorsqu'il est introduit dans le système. L'huile qui entre dans le système via la pompe de remplissage est ainsi filtrée. Les filtres doivent être contrôlés périodiquement et changés souvent afin de garantir leur propreté ; le contrôle des filtres exige la mise en arrêt du système. Le "Manises Steering Gear Manual" suggérait une vidange complète toutes les 1.000 heures d'utilisation pour les trois premières vidanges et une toutes les 3.000 heures ensuite, ainsi que des changements périodiques de filtres. A chaque vidange, le réservoir doit être drainé afin d'être débarrassé des dépôts.

Amoco ne se conforma pas à ces recommandations. L'huile du système hydraulique de l'appareil à gouverner n'était pas changée périodiquement, ni enlevée, ni filtrée, ni purifiée, ni traitée. Le liquide hydraulique du système de gouvernail n'avait pas été filtré ni changé entre septembre 1977 et mars 1978, et aucune mesure n'avait été prise pour contrôler les impuretés. Les bidons contenant le liquide hydraulique étaient stockés sur le pont supérieur et n'étaient pas recouverts de bâches enduites. Lorsque les bidons se dilataient ou se rétractaient du fait des variations de température, l'eau de pluie et les embruns, la poussière, la suie qui s'étaient accumulés au sommet des bidons rétractés pénétraient par le pourtour du couvercle.

En outre, Amoco utilisait des méthodes inappropriées de remplissage du réservoir fonctionnant par gravité, qui devait être effectué plus souvent que la normale du fait du problème de fuite. Sur l'Amoco Cadiz, le réservoir n'était pas rempli à l'aide d'une cuve de stockage actionnée par une pompe manuelle ; le

remplissage s'effectuait d'une manière rudimentaire : des hommes d'équipage montaient sur un escabeau et versaient sans filtrage, dans le réservoir, le liquide hydraulique contenu dans un seau en plastique. Le seau utilisé pour ce faire était conservé sans couvercle dans le local de l'appareil à gouverner, qui était poussiéreux et humide. Les différents collecteurs de vapeur qui couraient le long des parois fuyaient tous. Le mécanicien de la marine marchande Ciaramaglia rédigea plusieurs rapports dénonçant les conditions existant dans ce local ; dans un rapport rendant compte de sa visite du navire en octobre 1974, il indiqua que l'inspection du palier support du gouvernail s'était avérée impossible car le local de l'appareil à gouverner était rempli d'eau de mer.

La méthode consistant à utiliser un seau pour verser le liquide dans le réservoir fonctionnant par gravité produisait une agitation qui faisait entrer des bulles d'air dans le système. Celui-ci n'était jamais purgé pour faire sortir cet air captif, au mépris des règles élémentaires d'entretien. De plus, l'exposition du liquide à l'air, contenant évidemment de l'humidité et des impuretés, permettait à des particules étrangères de pénétrer dans le système. Les impuretés de l'eau diminuent l'effet lubrifiant du liquide hydraulique, ce qui accélère l'usure des pièces en mouvement ainsi que le développement de bactéries nocives. Pire, le réservoir fonctionnant par gravité qui était à bord de l'Amoco Cadiz ne fut jamais nettoyé.

Lorsque l'une des soupapes de l'Amoco Cadiz – la n° 9 située sur la boucle P – fut retrouvée après le naufrage et testée par le Laboratoire national d'essais, il s'avéra qu'elle était partiellement bloquée. Une soupape n° 9 fonctionnant convenablement aurait permis au niveau de liquide du réservoir de chuter après la rupture de la bride. Les hydrocarbures retirés de la soupape étaient du type de ceux que l'on aurait attendus si des quantités significatives de résidus d'oxydation d'huile ou de caoutchouc avaient existé, preuve évidente de la présence d'impuretés dans le liquide hydraulique.

C.

Rayure de la presse, fuites, mouvement indésirable du gouvernail, impuretés dans le liquide hydraulique : autant de signes avant-coureurs manifestes de la panne de l'appareil à gouverner. Mis à part ces problèmes mécaniques et d'entretien, une cause importante du naufrage de l'Amoco Cadiz est que son équipage était mal entraîné quant à l'entretien, au fonctionnement, à l'inspection et à la réparation du système d'appareil à gouverner. Ces carences contribuèrent à la panne de ce dernier et à l'incapacité de l'équipage de reprendre le contrôle du gouvernail après la rupture des goujons de bride D. Les hommes ne connaissaient pas le niveau acceptable de consommation du liquide hydraulique de l'appareil à gouverner. Amoco n'avait jamais indiqué à l'équipage de nettoyer les filtres ou de changer le liquide de l'appareil, comme le préconise le manuel de constructeur. Bien

qu'il soit indispensable de préserver le liquide des impuretés, Amoco n'avait jamais demandé de prélever des échantillons du liquide hydraulique de l'appareil à gouverner pour en tester la pureté. Les hommes n'avaient pas non plus reçu pour consigne de nettoyer la partie inférieure du carter des pompes de l'appareil ou les dépôts accumulés au fond du réservoir. Amoco n'avait jamais recommandé à l'équipage de l'Amoco Cadiz une procédure d'urgence à suivre en cas de panne de l'appareil à gouverner, lacune fatale étant donné que de tels exercices auraient familiarisé l'équipage avec ce type de procédure, ce qui lui aurait permis d'agir sans hésitation en situation critique. Des exercices d'alerte auraient aussi fourni l'occasion idéale pour un essai fictif de l'équipement de secours. L'équipage n'était pas davantage familiarisé avec le blocage du gouvernail par l'utilisation du robinet d'isolement des cylindres, tel que décrit dans le manuel du gouvernail, ni par le recours à un mode de fonctionnement sur deux presses.

V.

Pourquoi ces carences ? Le dossier est émaillé de références donnant à penser que ce fut une politique délibérée de la part d'Amoco de différer le passage en cale sèche et les réparations dans le but de réduire au minimum la perte de fret résultant de la mise hors service du navire durant la période d'affrètement. Le point 3 de la liste en date du 2 janvier 1976 fixant les consignes de réparation des pièces sous garantie prévoyait le remplacement des bagues des presses de l'appareil à gouverner. Quelqu'un avait écrit sur la liste la note suivante : "Accepter la somme correspondante et effectuer la réparation à l'expiration de l'affrètement". Suite à sa visite de l'Amoco Cadiz en janvier 1976, l'inspecteur des navires d'AIOC, Robert J. Zimmerman écrivit à ses supérieurs qu'Amoco devait décliner l'offre des pièces de rechange émanant d'Astilleros, accepter la somme correspondante et différer la répartition jusqu'à l'expiration de l'affrètement à temps.

Dans un mémoire du 10 mars 1976 rédigé par Chester J. Bysarovitch, responsable du service du génie maritime d'AIOC et l'un des administrateurs de Tankers, mémoire adressé à Claude D. Phillips, autre administrateur, Bysarovitch met l'accent sur l'importance de ne pas laisser l'Amoco Cadiz en cale sèche pour des "raisons évidentes".

Conscients de l'importance de réduire au minimum le temps d'immobilisation (...), nous avons convenu de rencontrer le personnel de la Lisnave au port de déchargement de ce navire, à Gênes, pour passer en revue les consignes point par point, afin de planifier convenablement et d'organiser chaque tâche ; ainsi que de renoncer aux tâches non absolument nécessaires ou de les faire prendre en charge par l'équipage, de manière à réduire la période d'immobilisation du navire à 8 jours consécutifs.

Amoco décida ensuite que ces huit jours constituaient une limite à ne pas dépasser. Bysarovitch envoya un télex au lieu de passage en cale sèche, qui indiquait : "Amoco est extrêmement préoccupé du risque de voir le navire reprendre la mer plus tard que prévu. Ce navire est sous contrat d'affrètement et tout retard pourrait valoir de fortes pénalités à Amoco". Lors du passage en cale sèche de 1976, Amoco annula le remplacement des bagues et des garnitures car le travail aurait pris plus de deux semaines à raison de deux équipes par jour.

En mai 1977, Bysarovitch écrivait à Phillips : "Il est prévu que l'Amoco Singapore et l'Amoco Cadiz disposent du maximum de temps sans passage en cale sèche parce que ces deux navires sont sous contrat d'affrètement à temps". Dans un mémoire du 23 août 1977, Bysarovitch informait Phillips de l'objectif pour 1978 :

"L'objectif principal pour 1978 consiste à laisser l'Amoco Cadiz et l'Amoco Singapore fonctionner sans aucun temps mort qui immobiliserait ces deux navires sous contrat d'affrètement. Il n'est pas prévu qu'ils passent en cale sèche et entrent dans leur période de réparation biennale avant l'expiration des contrats d'affrètement. Ceci impliquera de mener différentes inspections lors des opérations de chargement. Le fret de 28.000 \$ par navire/jour multiplié par le temps de passage au chantier naval, estimé à 30 jours par navire, est égal à 1.680.000 \$ de manque à gagner".

Phillips répondit par une note rédigée en ces termes : "Très bien ! Espérons que nous pourrions atteindre cet objectif".

Amoco essaie d'introduire la confusion en soutenant que le tribunal de district, lorsqu'il a conclu que la négligence d'AIOC avait entraîné l'innavigabilité de l'Amoco Cadiz et était la cause de son échouement, a appliqué à tort la doctrine d'innavigabilité en droit maritime, qui impose une responsabilité objective au bénéfice de l'équipage et des propriétaires de la cargaison. Amoco souligne que la catégorie de personnes protégées par cette doctrine n'inclut pas les plaignants au cas particulier. Amoco déforme les conclusions du tribunal. En l'espèce, le tribunal a conclu que "AIOC a fait preuve de négligence dans l'exécution de ses obligations consistant à s'assurer que l'Amoco Cadiz en général et son appareil à gouverner en particulier étaient en état de navigabilité, convenablement entretenus et bien réparés".

Amoco Cadiz, 1984 A.M.C. 2191. Bien que le tribunal de district ait utilisé le terme "navigable", il n'appliquait pas la doctrine du droit maritime relative à l'innavigabilité. "La responsabilité basée sur l'innavigabilité est complètement distincte de celle basée sur la négligence". *Usner v. Luckenback Overseas Corp.*, 400 U.S. 494, 498 (1971). Le fondement indiscutable de la décision du tribunal de district établissant la responsabilité d'AIOC est que sa négligence a entraîné l'état d'innavigabilité de l'Amoco Cadiz. Le tribunal a

déclaré : "La négligence dont a fait preuve AIOC en ne s'acquittant pas raisonnablement de ses obligations d'entretien et de réparation du système d'appareil à gouverner constitue une des causes immédiates de la panne du système le 16 mars 1978, de l'échouement et des dégâts dus à la pollution qui en sont résultés." *Id* 2192 (c'est nous qui soulignons). L'état d'innavigabilité du navire est donc le résultat direct de l'absence d'attention qui aurait dû raisonnablement être portée à l'entretien et au fonctionnement du navire.

Par ailleurs, Amoco est revenu, à de très nombreuses reprises, sur le concept de négligence, tel que l'a interprété le tribunal de district, et plus particulièrement sur l'utilisation par le tribunal du mot "s'assurer". Le tribunal a déclaré que "AIOC a fait preuve de négligence, face à sa mission qui consistait à s'assurer que l'Amoco Cadiz en général et l'appareil à gouverner en particulier étaient en état de navigabilité, normalement entretenus et réparés de manière satisfaisante". *Id.* 2191. Contrairement aux allégations d'Amoco, l'utilisation par le tribunal du terme "s'assurer" ne crée pas en soi une nouvelle norme juridique allant au-delà de la due diligence que l'on est en droit d'attendre d'un propriétaire de navire quant aux précautions normales et raisonnables qu'il convient de prendre pour mettre le navire en état de navigabilité, ce qu'Amoco a négligé de faire avant la dernière traversée de l'Amoco Cadiz. *Cf. Hercules Carriers, Inc. v. Claimant State of Fla.*, 768 F.2d 1577 (11th Cir. 1985). ("Considéré dans ce contexte, il est évident que le tribunal n'a pas utilisé le terme "s'assurer" pour signifier que le propriétaire du navire se verrait dans l'obligation d'assurer de manière absolue tous les actes effectués par son équipage, mais dans l'acceptation de "faire en sorte" que ses responsabilités en tant que propriétaire soient remplies, c'est-à-dire qu'il ait exercé toute la diligence à laquelle on peut s'attendre pour mettre sur pied un équipage compétent et entraîné, disposant de toutes les informations nécessaires").

Amoco réfute également le fait que le tribunal ait indûment élargi l'existence de la diligence requise pour faire en sorte qu'elle englobe une garantie contre les vices inconnus et cachés. Amoco soutient que, ce faisant, le tribunal n'a pas tenu compte d'un certain nombre de facteurs critiques, comme par exemple le fait qu'Amoco ait choisi un constructeur de navires extrêmement fiable et se soit assuré les services compétents d'ABS. Selon Amoco, le tribunal n'a pas tenu compte non plus des nombreuses traversées sans incident assurées par le superpétrolier et de la nature imprévisible de l'avarie relative à l'appareil à gouverner. Nous estimons, au contraire (bien que notre point de vue ne soit pas partagé par Amoco), que le tribunal a tout à la fois examiné et rejeté ces facteurs. Astilleros peut avoir été un constructeur de navires réputé ; il n'en demeure pas moins que la construction de l'Amoco Cadiz n'est pas exempte de défauts. Alors qu'il était pleinement conscient de ces malfonctionne-

ments, l'Amoco a omis d'y remédier pour des raisons d'ordre strictement économique. Le fait qu'ABS se soit à plusieurs reprises porté garant de la navigabilité de l'Amoco Cadiz ne dégage pas non plus Amoco de sa responsabilité. Lorsqu'un propriétaire de navire a eu connaissance des vices présentés par son navire, le certificat délivré par une société de classification n'apporte ni la preuve de la navigabilité du navire ni de l'absence de négligence de la part du propriétaire. Cf. *Complaint of Ta Chi Navigation (Panama) Corp. S.A.*, 574 F. Supp. 418, 428 (S.D.N.Y. 1983) ; *Navegacion Castro Riva v. The M.S. Nordhom*, 178 F. Supp. 736, 741 (E.D. La. 1959). ("L'expérience a appris au tribunal que les sociétés de classification maintiennent souvent les navires dans leur classe bien après que le meilleur usage – et de loin – qu'on pourrait en faire – serait de les envoyer à la ferraille") *aff'd*, 287 F. 2d 398 (5th Cir. 1961). L'argumentation d'Amoco selon laquelle l'Amoco Cadiz a navigué de façon satisfaisante pendant ses 4 ans d'existence sans qu'aucun mauvais fonctionnement n'ait pu laisser à penser qu'il entraînerait une panne de gouvernail le 16 mars 1978, ne tient nullement compte du fait que les presses étaient rayées, qu'il existait des fuites d'huile excessives et des mouvements de la barre du gouvernail inexpliqués – toutes anomalies dont Amoco était pleinement informé – qui laissaient présager des problèmes ultérieurs.

Confronté à la multiplicité des signes apportant la preuve de sa négligence, Amoco a voulu se tirer d'affaire en dépensant beaucoup de temps et d'énergie, lors de l'appel contestant l'utilisation par le tribunal de district de la théorie de la causalité "inversion du couple/déplacement libre" comme explication de la panne de l'appareil à gouverner. Amoco soutient que cette théorie ne constitue qu'une interprétation des plus spéculatives dérivant de toute une série d'hypothèses sur ce qui a pu arriver. On signalera, entre parenthèses, que le tribunal rejette comme "spéculative et non étayée par des preuves" la théorie de l'Amoco selon laquelle la catastrophe a été causée par des soupapes de sécurité mal conçues oscillant sous la pression, ce qui aurait produit des charges de pression répétées sur le système et soumis les goujons à une fatigue oligocyclique. *Amoco Cadiz*, 1984 A.M.C. at 2164-65. Cf. *The West Arrow*, 80 F. 2d 853, 856 (2d Cir. 1936) ("Le fait de ne pas prendre les précautions qui auraient dû être prises si les instructions du fabricant avaient été suivies, rend le bateau responsable des avaries survenues, en l'absence de preuves plus évidentes que celles dont disposait ce tribunal, indiquant que l'accident a résulté d'une panne liée à un vice caché").

L'idée sur laquelle repose la théorie de la causalité "inversion du couple/déplacement libre" est qu'en raison de la qualité médiocre des mesures d'entretien assurées par Amoco, il y avait des poches dans le système hydraulique du gouvernail. La présence de ces poches a effectivement déréglé le mécanisme bilatéral de blocage du gouvernail. Un afflux de haute

pression est à l'origine d'un mouvement inattendu du gouvernail résultant de l'action des vagues et de la force de la mer s'appliquant au gouvernail qui n'était plus contrôlé. En raison des mouvements de la mer, le ballant des parties mobiles s'est accentué, créant de ce fait un très fort afflux de haute pression transmise par le système hydraulique qui a engendré une force suffisante pour rompre les goujons de la bride D. En adoptant cette théorie, le tribunal a conclu qu' "une vague a provoqué une pression suffisamment forte pour rompre l'appareil à gouverner hydraulique, mal conçu, ne répondant pas aux spécifications et insuffisamment entretenu". *Id.* 2165.

La théorie de l' "inversion du couple/déplacement libre" présente un point faible très important en ce que l'expert qui l'a proposée a estimé que cet effet a pu se produire sous une pression de 330 à 450 bars sur les goujons, alors que les experts en métallurgie ont déclaré que 800 bars (Munse) et 1.200 bars (Silkiss) auraient été nécessaires pour que les goujons rompent.

Si l'on prend comme hypothèse toutefois que ce témoignage ne confirme pas la conclusion selon laquelle c'est la négligence dont a fait preuve Amoco qui a causé la rupture évoquée, la preuve a été suffisamment apportée que la négligence d'Amoco a causé l'échouement du bateau et le déversement d'hydrocarbures qui s'en est suivi, puisque c'est à ce facteur qu'est imputable l'incapacité de l'équipage de recouvrer la maîtrise du gouvernail, après que la rupture soit intervenue. On rappellera en effet que les goujons se sont rompus parce qu'ils avaient été mal conçus par Astilleros, ainsi que le tribunal l'a établi. Le rôle joué par Amoco tient à ce qu'il n'a pas réparé la fuite qui s'en est suivie. Ces deux problèmes majeurs n'ont pas permis que le gouvernail puisse être à nouveau contrôlé, ce qui aurait au moins mis l'Amoco Cadiz en mesure d'utiliser ses moteurs pour faciliter la tâche du Pacific. En premier lieu, il a été impossible de fermer le robinet d'isolement de la pression, son filetage étant recouvert de peinture. Ensuite, le liquide hydraulique contenait des impuretés, ce qu'un tribunal a pu estimer, à juste titre, avoir contribué à ce que la soupape 9 ne puisse fournir le liquide indispensable pour réalimenter le système, ce qui aurait permis qu'une fois isolé, le gouvernail puisse être stabilisé. Même dans cette hypothèse, les choses ne sont pas certaines. Stabiliser le gouvernail aurait permis au superpétrolier d'aider le remorqueur, mais cela n'aurait peut-être pas suffi. Toutefois, même en accordant à cette hypothèse une certaine valeur, cette analyse des faits suffit à étayer le jugement du tribunal de district. Ainsi, même sans recourir à la théorie de l' "inversion du couple/mouvement libre" pour expliquer la cause du naufrage, la conclusion ultime du tribunal de district selon laquelle l'échouement de l'Amoco Cadiz a été dû à la négligence des parties Amoco et d'Astilleros ne saurait être considérée comme manifestement erronée.

Les preuves montrent clairement que l'échouement de l'Amoco Cadiz ne pouvait qu'arriver. Amoco était conscient des différents problèmes qui se posaient au sujet du navire – chacun d'entre eux pouvant à lui seul entraîner la panne de l'appareil à gouverner – et pourtant a choisi de ne pas intervenir. Le système hydraulique à haute pression du navire devait être maintenu à pleine charge, exempt d'impuretés et entretenu de manière satisfaisante. Amoco n'a pas tenu compte des instructions du constructeur et n'a pas veillé à ce que le système soit entretenu de façon satisfaisante, ce qui a créé un risque prévisible de survenance du désastre. Comme si cela n'était pas suffisant, ce géant du pétrole a autorisé l'Amoco Cadiz à prendre la mer sans qu'existe à bord le système de secours permettant de contrôler le gouvernail en cas de panne complète de l'appareil à gouverner. Outre la panne initiale survenue dans l'appareil à gouverner, le fait de ne pas avoir formé l'équipage, afin qu'il soit rompu aux manœuvres à effectuer en cas d'urgence et connaisse parfaitement l'entretien des robinets d'isolement, suffit à rendre Amoco responsable des dommages causés par le déversement d'hydrocarbures. Cf. *Cerro Sales Corp. v. Atlantic Marine Enterprises Inc.* 403 F. Supp. 562 (S.D.N.Y. 1975) (Bien que l'équipement fonctionnât de manière satisfaisante, l'état d'innavigabilité du navire résultait du manque d'entraînement de l'équipage face à un cas d'urgence).

VI

Délaissant les problèmes de causalité, nous passerons à l'examen du rejet par le tribunal de la demande présentée par les parties Amoco excipant de leur droit à bénéficier d'une responsabilité limitée, au cas où elles seraient déclarées juridiquement responsables de l'échouement de l'Amoco Cadiz. La loi sur la limitation de la responsabilité de 1851 ("ci-après dénommée la Loi") a été promulguée pour protéger l'industrie maritime américaine en limitant de façon très stricte la responsabilité personnelle des propriétaires de navires. Il y est stipulé que :

La responsabilité du propriétaire d'un navire, qu'il soit américain ou étranger, ... à raison des pertes occasionnées ou encourues sans la connaissance pleine et entière de ce propriétaire ne pourra excéder le montant correspondant à la valeur de la participation dudit propriétaire dans ce navire et du fret, objet du litige.

46 U.S.C. §183 (a). Le tribunal de district a rejeté la demande en limitation de responsabilité en ce qui concerne AIOC et Standard, au motif qu'ils n'étaient pas "propriétaires" de l'Amoco Cadiz au sens de la Loi. Cf. *In Re Oil Spill by the Amoco Cadiz off the Coast of France on March 16, 1978*, 1979 A.M.C. 1018, 1024 (N.D. 111.1979). (Si la demande avait été acceptée, la responsabilité d'Amoco aurait été limitée à 700.0000 \$, valeur de l'Amoco Cadiz après qu'il ait coulé). Amoco soutient que le tribunal s'est fondé sur l'hypothèse erronée que seul Amoco Transport figu-

rant sur le registre comme propriétaire de l'Amoco Cadiz pouvait prétendre au statut de propriétaire au sens de la Loi susvisée. Amoco soutient que le terme de propriétaire doit être interprété de façon plus large. Ce faisant, Amoco a donné une fausse interprétation aux raisons qui ont justifié le rejet opposé. Le tribunal a interprété le terme "propriétaire" tel qu'il figure dans la Loi, comme signifiant "les personnes dont le degré de contrôle, concernant la possession, la gestion et l'exploitation du navire et dont les relations avec le détenteur du titre de propriété du navire, permettent de déduire qu'ils sont "propriétaires". Amoco Cadiz, 1979, A.M.C. 1017, 1021 (N.D. 111. 1979). Le tribunal a estimé qu'AIOC et Standard n'ont pas apporté de preuves suffisantes pour établir qu'ils exerçaient le degré de contrôle concernant la possession, la gestion et l'exploitation de l'Amoco Cadiz suffisants pour permettre de tirer la conclusion, ne serait-ce que préliminaire, qu'ils en étaient les "propriétaires" Id. 1024. En revanche, ils se sont efforcés de justifier leur statut de propriétaires d'après les affirmations contenues dans les plaintes introduites dans l'action au civil, où ils se présentent en tant que défenseurs. Le tribunal a rejeté cette stratégie au motif que, bien que les plaintes "contiennent des propos qui permettent d'inférer l'existence d'un certain degré de propriété et de contrôle du navire..., ces affirmations ne constituent pas des preuves irréfutables d'un fait incontestable". Id. 1023.

Ce que les données révèlent en fait est que, conformément au contrat d'assistance technique et d'affrètement passé entre Amoco Transport et AIOC, ce dernier a été amené à prêter assistance et à conseiller Transport en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation du navire. Toutefois, l'entretien comme l'exploitation de l'Amoco Cadiz ne relèvent en dernier ressort que de Transport. En outre, le contrat d'assistance technique mentionne expressément AIOC comme étant un mandataire de Transport et non pas le propriétaire lui-même. Seul Transport est investi d'un degré suffisant de "contrôle concernant la possession, la gestion et l'exploitation" de l'Amoco Cadiz. Ainsi, le rejet de la demande de limitation en responsabilité concernant Standard et AIOC était justifié.

En dépit des contestations d'Amoco sur ce point, le tribunal ne s'est pas contredit quand il a refusé à Standard et AIOC le droit de se prévaloir de la loi sur la limitation en se fondant sur la théorie qu'il s'agissait de deux personnes morales juridiquement distinctes d'Amoco Transport, puis ultérieurement, dans la phase de la procédure relative aux dommages, en refusant de reconnaître que Standard et ses filiales étaient des entrées distinctes. En rejetant la demande de limitation en responsabilité, le tribunal a seulement retenu qu'il n'existait pas "de série de faits" qui, si elle était prouvée, fonderait le droit d'AIOC et de Standard à voir leur responsabilité limitée. "Amoco Cadiz 1979 AMC 1021. La responsabilité au titre des dommages est une affaire tout à fait distincte. Le tribunal de district s'est prononcé, en matière de responsabilité, à

partir de faits démontrant qu'AIOC, c'est-à-dire la partie chargée de l'exploitation, de l'entretien et de la réparation de l'Amoco Cadiz, ainsi que de la sélection des membres de son équipage, était co-responsable pour avoir fait preuve de négligence dans la conception, l'entretien et l'exploitation de l'appareil à gouverner. Standard – la personne morale dont relevaient AIOC et Transport, et qui, à l'origine, était responsable de la conception, de la construction, de l'exploitation et de la direction de l'Amoco Cadiz – était responsable au titre de sa propre négligence, aussi bien que de celle démontrée par AIOC en ce qui concerne la conception, l'exploitation, l'entretien, la réparation et la formation de l'équipage de l'Amoco Cadiz. Ces deux décisions en matière de responsabilité, ne s'opposent pas à la décision prise par le tribunal de district de refuser à ces parties le bénéfice de l'application de la loi au motif qu'elles n'avaient pas le statut de "propriétaires". Même au cas où AIOC et Standard auraient été reconnus "propriétaires", ils ne peuvent pas prouver qu'ils n'avaient pas la connaissance pleine et entière des négligences qui ont entraîné l'échouement. L'imbrication des niveaux de décision chez Standard était si poussée que chacune de ses divisions n'était qu'une émanation de la société-mère.

A la différence de Standard ou d'AIOC, Amoco Transport, propriétaire figurant sur le registre de l'Amoco Cadiz, a bien été reconnu comme étant "propriétaire", au sens de la loi sur la limitation. Toutefois, le tribunal a estimé que Transport n'était pas en droit de voir sa responsabilité limitée, étant donné qu'il avait une "connaissance pleine et entière", 46 U.S.C. § 183 (a), de la négligence qui a entraîné la catastrophe. Dans les procès relatifs à la limitation de responsabilité, la charge ultime de la preuve qu'il n'avait pas cette connaissance pleine et entière incombe à l'armateur. Cf. *Coryell v. Phipps*, 317 U.S. 406, 409 (1942) (la charge d'apporter la preuve de l'absence de connaissance pleine et entière incombe à la partie qui désire bénéficier de l'application de la Loi). Amoco s'est efforcé de déplacer la responsabilité incombant à Transport en soutenant qu'un propriétaire n'a de connaissance pleine et entière "que lorsqu'il a une connaissance réelle de la négligence commise ou qu'il a participé aux faits qui ont constitué la cause de cette négligence ou de l'état d'innavigabilité, ou si, dans le contexte de précautions ordinaires, il aurait dû avoir connaissance des faits en cause". Mémoire introductif consolidé des parties Amoco, 91 (citations omises).

Or, il n'en est pas ainsi. La théorie de la connaissance pleine et entière ne correspond pas à la connaissance effective ou à un lien direct de causalité. Il suffit, pour refuser le bénéfice de la limitation de la responsabilité, de prouver que le propriétaire "de par son action ou son inaction antérieure a déclenché un enchaînement de circonstances susceptible d'être l'une de ces causes ayant contribué à la catastrophe, même si elle n'en a pas constitué la cause immédiate ou directe..." *Tug Ocean Prince, Inc. v. United States*,

584 F. 2d 1151, 1158 (2d Cir. 1978), *cert. denied*, 440 U.S. 959 (1979). Les juges ont été enclins, depuis peu, à élargir le champ d'application de la notion de "connaissance pleine et entière" du propriétaire jusqu'à inclure l'imputation aux sociétés de la connaissance pleine et entière de ses cadres subalternes, Cf. *Silver Line, Ltd. v. United States (The Silver Palm)*, 94 F. 2d 776, 780) 9th Cir. 1937) ; *Complaint of Delphinus Maritima, S.A. Etc.*, 523 F. Supp. 583, 594 (S.D.N.Y. 1981) ; l'obligation pour les propriétaires d'exercer un degré toujours plus poussé de contrôle et d'inspection, Cf. *Spenser Kellong & Sons v. Hicks*, 285 U.S. 502, 511 (1932), l'obligation pour les propriétaires de supporter la lourde charge de prouver l'absence de connaissance pleine et entière, Cf. *Coryell*, 317 U.S. 406 ; l'obligation, non déléguable, pour le propriétaire de s'assurer de la navigabilité du navire, Cf. *Federazione Italiana dei Consorzi Agrari v. Mandask Compania de Vapores, S.A. (The Perama)*, 388 F. 2d 434, 439 ("le devoir du propriétaire qui consiste à s'assurer de la navigabilité du navire pour qu'il ait au moins une autonomie suffisante pour pouvoir faire face aux périls ordinaires de la mer est un devoir qui ne saurait être délégué à qui que ce soit"; *cert. denied*, 393 U.S. 828 (1968) ; enfin ces dispositions restreignent le nombre des défendeurs pouvant éventuellement bénéficier de l'exonération prévue par la Loi, Cf. *Waterman S.S. Corp. v. Gay Cottons*, 414 F. 2d 724, 733-35 (9th Cir. 1969). Cf. en général, Van Hanswyk, *The 1984 Protocols to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages and the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damages : An Option for Needed Reform in United States law*, 22 Int'l Lawyer 319, 332 (1988).

Transport n'était pas en droit de bénéficier de la limitation de responsabilité prévue par la Loi du fait qu'il n'avait pas satisfait à l'exigence consistant à apporter la preuve qu'il n'avait pas de connaissance pleine et entière de la négligence qui a entraîné l'échouement du navire. Bien que les employés d'AIOC aient pu être reconnus directement responsables de négligence concernant l'entretien de l'Amoco Cadiz et de la défaillance vis-à-vis de l'obligation de former correctement l'équipage, leur pleine connaissance des manquements en matière d'entretien du bateau et de formation de l'équipage est imputable à Transport, qui avait l'obligation non susceptible de délégation d'assurer la navigabilité du navire ainsi que la mission de superviser AIOC, son mandataire. Cf. *Federazione Italiana dei Cons*, 388 F. 2d-439 ; *Cerro Sales Corp.* 403 F. Supp. 562 at 567 (le propriétaire ne peut échapper à sa responsabilité en déléguant des tâches de direction).

Deux des inspecteurs de l'Amoco Cadiz étaient des employés de Transport, si bien que cette société était pleinement consciente des problèmes que posaient la rayure des presses, les fuites d'huile, les impuretés contenues dans le liquide hydraulique, les mouvements erratiques du gouvernail et l'entretien insuffisant. Les inspecteurs de Transport ont men-

tionné dans les rapports écrits communiqués aux Bureaux de la Compagnie aux Bermudes un état des problèmes que posait l'Amoco Cadiz. Au lieu de veiller à ce que ces réparations indispensables soient effectuées, les employés de Transport chargés de cette responsabilité ont écarté la mise en cale sèche du navire afin de pouvoir tirer le maximum d'avantages de la période couverte par le contrat d'affrètement. "La négligence consistant à ne pas prendre les précautions nécessaires après qu'un défaut ait été révélé à l'occasion d'un incident, ou qu'il soit apparu à la suite d'une mise en garde, a été considérée comme relevant d'une connaissance des faits quasi assimilable à une connaissance pleine et entière". *Benedict on Admiralty* § 5.19 (1990).

VII.

Le procès sur l'évaluation des dommages a duré plus longtemps que le procès au fond. Plus de 12 mois d'audience, répartis sur environ 3 ans avant et après que le juge Mc Garr ait quitté ses fonctions, ont été nécessaires. Deux des principaux mémoires concernant les dommages ont rempli 575 pages, auxquelles se sont ajoutés de nombreux exposés complémentaires et décisions. Environ une douzaine de points sont restés en suspens. On trouvera ci-après les principales décisions qui font toujours l'objet de litiges ;

- Amoco et Astilleros sont conjointement et solidairement responsables concernant l'ensemble des pertes indemnisables, sans réduction au titre des défaillances attribuées à d'autres parties telles que Bugsier et ABS.
- Les indemnités s'appliquent à toutes les atteintes matérielles prouvées, mais non au détournement des activités touristiques vers d'autres destinations.
- Les organismes publics sont indemnisés, non seulement au titre du coût marginal du nettoyage du déversement d'hydrocarbures, mais également au titre des traitements et salaires versés aux agents qui auraient été de toute manière employés ; ils ne sont pas indemnisés pour le coût d'exploitation des navires et des aéronefs, dans la mesure où ce coût aurait été supporté en l'absence du déversement d'hydrocarbures.
- Les entreprises privées sont indemnisées par le biais d'associations professionnelles.
- Les intérêts compensatoires sont octroyés au taux des intérêts moratoires.
- Les propriétaires de la cargaison se voient remboursés en livres sterling la valeur du pétrole, après déduction au titre de la freinte et sans intérêts compensatoires composés.

Nous examinerons en premier lieu le principal argument d'Amoco selon lequel le recours généralisé aux témoignages par ouï-dire l'autorise à demander un nouveau jugement.

A.

Au cours du procès sur l'évaluation des dommages, le tribunal de district a accepté un grand nombre de preuves qu'il a reconnues lui-même comme étant présentées par des témoins indirects. Il a agi ainsi, estimant que si la règle en la matière avait dû être appliquée, le procès aurait été trop lourd à mener. Or la règle de l'interdiction des témoignages par ouï-dire s'applique à tous les procès, qu'il y ait présence ou non d'un jury et quelle que soit l'importance du tribunal. *Fed. R. Evid* 101, 1101 ; *Walton v. United Consumers Club, Inc.*, 786 F. 2d 303, 313 (7th Cir. 1986). Un défenseur qui se voit opposer une créance unique de 200 millions de dollars n'est pas moins en droit de bénéficier de la protection de cette règle qu'une personne confrontée à 200 créances d'un million de dollars chacune ou de 2.000 créances de 100.000 de dollars. Cf., *par ex.*, *UNR Industries, Inc. v. Continental Casualty Co.*, 942 F. 2d 1101, 1107 (7th Cir. 1991) (application de la règle de la preuve dans une affaire portant sur plusieurs millions de dollars et faisant intervenir 100.000 parties requérantes).

Le tribunal de district a reconnu que certaines de ces preuves par ouï-dire n'étaient pas fiables. En compensation, il a réduit substantiellement de nombreuses requêtes, selon une proportion moyenne de 35 % en ce qui concerne l'État français et plus forte encore pour les communes. Une révision sommaire de l'indemnisation peut se révéler soit trop faible, favorisant ainsi les intérêts des défendeurs, soit trop importante, et donc être désavantageuse à l'égard des requérants (aucun de ces derniers toutefois n'a contesté les réductions en appel). Les Federal Rules of Evidence sont des dispositions législatives et les juges de district ne sont pas autorisés à les méconnaître, quelle que soit leur opinion sur le caractère malcommode ou lourd de ces dispositions. Sauf dans les cas où les Rules of Evidence sont anticonstitutionnelles (ce qui n'est pas suggéré par aucune des parties), elles doivent être appliquées.

Le juge McGarr a déclaré avoir accepté les preuves par ouï-dire, du fait que "les requérants n'avaient pas d'autres possibilités matérielles de présenter leurs demandes de dommages et intérêts". L'accumulation de très nombreux témoignages par ouï-dire peut se révéler la seule façon d'apporter la preuve du dommage, si le tribunal doit additionner toutes les plaintes statuant mètre par mètre de plage et commune par commune. Amoco, pour sa part, a contesté chaque facture jusqu'au dernier centime, comme c'était son droit. Une autre méthode aurait consisté à prendre un échantillon des demandes en dommages et intérêts, d'en attester le bien-fondé sur la base de preuves admissibles et d'extrapoler à partir de cet échantillon pour l'ensemble de la côte bretonne. Il semble que les parties n'aient jamais suggéré cette méthode de l'échantillonnage, bien que le *Manual for Complex Litigation* § 31.484 (2d ed. 1985), le recommande et que de nombreux avis et notamment

le jugement rendu par ce tribunal concernant *UNR Industries*, 942 F. 2d - 1077, and *Evans v. Evanston*, 941 F. 2d 473, 476-77 (7th Cir. 1991), approuvent l'adoption de cette procédure. Dans cette affaire qui comptait de multiples témoins appelés à titre d'experts, il n'aurait pas été difficile de faire venir un certain nombre de statisticiens. En effet, étant donné que les experts sont autorisés à se fonder sur des preuves par ouï-dire (Fed. R. Evid. 703), l'utilisation des techniques par échantillonnage aurait permis d'alléger le procès et d'éliminer du même coup bon nombre de problèmes de déposition de témoins. Le tribunal aurait également pu faire une enquête pour déterminer quelles sommes auraient coûté le nettoyage des plages et la remise en état de la côte, en se fondant sur des méthodes fiables pour accorder ces montants à titre de dommages et intérêts, en ignorant les frais réels. Si les requérants avaient utilisé des méthodes peu fiables, ils auraient été perdants ; s'ils avaient fait des évaluations serrées, ils auraient conservé l'excédent. Cette seconde méthode aurait également raccourci le procès et évité le problème des témoignages par ouï-dire. On peut regretter que les parties n'aient suggéré aucune de ces approches. Leur attitude a condamné le juge à faire face à une accumulation de détails, parmi lesquels figurent les documents qu'Amoco conteste du fait qu'il s'agit de preuves par ouï-dire.

Les mémoires d'Amoco font état de 1.236 pièces à conviction ayant donné lieu, en temps opportun, à des objections parce qu'elles étaient des preuves par ouï-dire et ayant, de ce fait, été écartées. Il se pourrait qu'il y en ait davantage, mais nous ne traiterons que de celles-ci. L'examen des pièces à conviction confirme la thèse d'Amoco selon laquelle un grand nombre de ces documents constituaient des preuves par ouï-dire. Amoco conteste, sans qu'il y ait opposition de la part des requérants, que les pièces à conviction fondées sur le ouï-dire correspondent à environ 300 millions de francs d'indemnisation. On trouvera ci-après la liste des documents établis et la désignation des différentes parties ayant présenté des pièces à conviction :

Parties présentant les pièces à conviction	Nombre	Pourcentage/ Total
Partie Côtes-du-Nord	998	80,744
Pièces justificatives des communes	843	68,204
Docs. utilisés par les experts	87	7,039
Pièces justificatives des départements	34	2,751
Cartes (cartes postales, photos)	32	2,589
Docs. utilisés lors des contre-interrogatoires	1	0,081
Non précisés	1	0,081
France	192	15,534
Entreprises privées	36	2,913
Amoco	10	0,809

Comme il ressort de ce tableau, les documents des communes se taillent la part du lion parmi les pièces contestées. En France il n'y a pas de distinction entre l'administration nationale, provinciale et locale, comme c'est le cas pour un État fédéral tel que l'Allemagne ou les États-Unis. Le département français des Côtes-du-Nord, sorte de démembrement de l'administration nationale, assure des responsabilités administratives sur un territoire équivalent à un État ; les communes sont des subdivisions locales du département. Nous avons adopté la méthode employée par les parties, qui consiste à traiter les Côtes-du-Nord et la République française comme s'il s'agissait d'instances distinctes, conformément aux pratiques en vigueur aux États-Unis. Chaque commune a soumis une série de documents regroupant une présentation de la commune concernée (document qui n'a pas soulevé d'objection de la part d'Amoco), suivie de factures correspondant aux dépenses encourues au titre des employés communaux, des effectifs réquisitionnés, de la nourriture et autres frais exposés à l'occasion du nettoyage. La plupart des pièces justificatives de dépenses sont établies sur des formulaires officiels (bordereaux de mandat ou memorandum de l'autorité habilitée à ordonner la dépense) qui sont revêtus du tampon de la commune et accompagnés des relevés d'horaires, factures, reçus et autres documents analogues.

Nous avons sélectionné la commune de Plougrescant pour procéder à un examen rigoureux des pièces produites, étant donné que les sommes importantes qui lui ont été allouées à titre de dommages et intérêts – soit environ 2 millions de francs, intérêts non compris – sont supérieures au montant des indemnisations accordées à la plupart des communes tout en étant cependant inférieures à celles allouées à sept autres communes. (Perros-Guirec, avec 3,94 millions de francs est la commune qui a reçu la plus forte indemnisation). Un échantillon des documents présentés par les autres communes fait apparaître que Plougrescant est un exemple représentatif. Le tableau ci-après rend compte du nombre des pièces justificatives soumises par les Côtes-du-Nord, la nature de la requête présentée, le montant exigé et le montant accordé. Plougrescant est situé dans une zone rurale bordée de 14 kilomètres de côtes (20 km si l'on y ajoute les îles proches). Après que la côte ait été nettoyée des souillures d'hydrocarbures, elle a dû être réaménagée afin de prévenir l'érosion ; de plus, les routes étroites de la région n'étaient pas faites pour les engins extrêmement lourds qui ont dû les sillonner pour parvenir à la côte afin d'évacuer les rochers et le sable pollués d'hydrocarbures, et ont donc dû être réparées. Les coûts relatifs au réaménagement de la côte et à la réparation des routes constituent les postes de dépenses les plus importants.

Numéro des pièces	Nombre des documents	Montant réclamé	Montant accordé
8286	Présentation de la commune : cartes, photos de la côte prises avant et après l'accident.	—	—
8287	Salaires versés au titre des heures supplémentaires effectuées par les employés locaux : bordereau de mandat et justifications (voir également CdN 8291).	104.908	—
8288	Montants versés au personnel réquisitionné (mandat assorti de pièces comptables et justifications).	12.441	10.396
8289	Etats des heures de travail assurées par les volontaires.	—	—
8290	Nourriture fournie à l'armée et aux volontaires. Mandat assorti de justifications par fournisseur et par jour.	33.757	33.757
8291	Services effectués par les employés locaux : état officiel assorti de justifications (pas de demande financière spécifique ; l'allocation tient compte des heures supplémentaires figurant dans la pièce CdN 8287).	—	65.000
8292	Services effectués par le maire et ses adjoints : états officiels et justifications.	160.000	160.000
8293	Distances parcourues par les employés pour effectuer leur service : 3 formulaires officiels assortis de feuillets séparés revêtus du cachet officiel (pas de demande financière spécifique ; le montant indiqué découle du résumé figurant dans le document Cdn 11021-A).	5.031	—
8294	Réparation de véhicules : mandat et factures.	23.177	23.177
8295	Achat d'équipements : mandat et factures.	6.050	6.050
8296	Dégradation de l'équipement communal par corrosion due à l'eau salée : document portant le cachet officiel indiquant le nombre de jours d'utilisation (pas de demande financière spécifique).	—	16.897
8297	Valeur locative des bâtiments locaux utilisés à l'occasion des opérations de nettoyage : certificats datés de 1985 portant le cachet officiel, et faisant état de 94 jours d'occupation en 1978 (pas de demande financière spécifique).	—	—
8298	Réparation de bâtiments : mandats et factures.	2.933	2.933
8299	Cartes routières.	—	—
8300-07	Réparation des routes : mandats, factures, évaluation des travaux encore à exécuter (1984).	1.337.562	650.000
8306-10	Réaménagement de la côte : mandats, papiers officiels revêtus du cachet de la commune, documents indiquant fournisseurs et factures.	6.515.193	1.000.000
8312	Pertes de recettes provenant de réductions du montant des droits de licence.	6.402	6.402
8313	Indemnisation des victimes : mandats autorisant le versement par la municipalité de montants allant de 200 à 1.000 francs à des bénéficiaires nommément identifiés.	17.200	—
8314	Dépenses diverses : mandats correspondant à des frais de téléphone, de voyages et autres.	16.999	12.000
Divers	Pertes financières, préjudice moral et autres frais annexes (étayés par les témoignages d'experts étudiés ci-après).	5.438.663	—
	TOTAL	13.680.316	1.986.612

Ces documents correspondent à la définition du témoignage par ouï-dire (déclarations faites en dehors du tribunal et présentées en tant que vérités sur le sujet considéré). Mais Amoco ne s'est pas trouvé sans arguments lorsqu'il s'est agi de vérifier leur précision et leur contenu : Marcel Lavanant, adjoint au maire de Plougrescant lors du déversement d'hydrocarbures, a exposé sous serment la nature et le contenu de ces demandes et a été soumis à un contre-interrogatoire. Le tribunal a réduit de façon extrêmement sévère les demandes correspondant à la réparation des routes et à la restauration de la côte, après avoir conclu que d'autres causes que le déversement d'hydrocarbures par l'Amoco Cadiz avaient contribué à rendre ces dépenses nécessaires. La tactique adoptée pour Plougrescant s'est répétée à de nombreuses reprises : l'un des témoins a présenté un nombre très important de documents et Amoco ne s'est pas privé de démontrer que les frais énumérés étaient exagérés ou imputés à tort.

Bien que ces documents aient été présentés en tant qu'actes authentiques, la question de savoir s'ils étaient recevables ou non, s'agissant de preuves par ouï-dire, relève de nombreuses exceptions à la règle de l'interdiction du témoignage par ouï-dire. On citera notamment le règlement Fed. R. Evid. 803 (8) qui autorise le tribunal à accepter "des pièces justificatives, rapports, déclarations ou énumérations de renseignements, quelle qu'en soit la forme, émanant des services ou organismes publics et présentant (a) *"les activités de ces services ou organismes ou (B) les sujets qu'ils sont amenés à traiter à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions et sur lesquels la loi leur fait obligation de produire des rapports..."*. La plupart des documents soumis par la commune de Plougrescant correspondent à la Règle 803 (8) (A) ou (B) ; certains même relèvent des deux catégories. Les mandats sont des états officiels de dépense élaborés par la commune en dehors de toute action en justice. Bien que certains documents complémentaires (par exemple, CdN 8.293, 8.297) aient été établis en vue du procès, ils n'en constituent pas moins des pièces correspondant à des activités publiques. L'exception à la règle du ouï-dire n'est pas assortie de la condition, prévue pour les documents à caractère commercial, qu'ils aient été tenus dans le cadre d'une activité régulière (Règle 803 (6)). Etant donné que les documents en cause relèvent, tant de la lettre que de l'esprit de la Règle 803 (8) (reposant sur le principe généralement admis que les témoignages des fonctionnaires sont fiables), nous concluons que ces documents étaient recevables.

Certains des documents soumis par des communes autres que celles de Plougrescant ne peuvent être recevables aux termes de la Règle 803 (8). A titre d'exemple, on citera le document CDN 8034 présenté par la commune de La Roche-Derrien, constitué d'une série de chiffres manuscrits. Toutefois, aucun des documents qui n'ont pu être acceptés ne semble représenter une part importante de l'indemnisation ;

ils sont absorbés dans l'ensemble des réductions effectuées par le tribunal de district concernant les demandes étayées par des preuves recevables.

Nous reconnaissons que certains tribunaux considèrent que la Règle 803 (8) permet de ne résoudre que le premier niveau de difficulté que présente la règle de l'interdiction du ouï-dire, en ce qu'elle permet seulement de se passer de la présence des auteurs des documents. Lorsque les déclarations constituent des ouï-dire, même lorsque les auteurs de ces écrits sont présents aux audiences du tribunal, la Règle 803 (8) ne peut trouver à s'appliquer. Cf. *United States v. Chu Kong Yin*, 935 F. 2d 990, 999 -9th Cir. 1991). Contra, *Moss v. Ole South Real Estate, Inc.* 933 F. 2d 1300, 1309-10 (5th Cir. 1991). Or ni le texte, ni la jurisprudence auquel il a été donné naissance ne justifient une interprétation qui rendrait cette règle inutile, par exemple dans le cas d'un fonctionnaire qui, remplissant un formulaire officiel, y incorpore la plupart du temps des informations fournies par des tiers. La Règle 803 (8) est assortie d'une longue jurisprudence ; on rappellera notamment l'affaire *Chesapeake & Delaware Canal Co. v. United States*, 250 U.S. 123 (1919), qui a permis aux communes (et à d'autres instances administratives) de présenter des états justificatifs de recettes et de dépenses publiques de ce type. Les remarques de l'Advisory Committee comportent des cas de ce type et l'alinéa de la Règle 803 qui nous intéresse a été accepté sans modifications ou commentaires par le Congrès. Les tribunaux qui appliquent la Règle 803 (8) comme ne s'appliquant qu'au premier degré de la règle du ouï-dire donne une interprétation négative de la Règle 805 selon laquelle *"un témoignage au deuxième degré ne peut être rejeté... si chacun des éléments des différentes déclarations, combinées entre elles, correspond à une exception de la règle du ouï-dire prévue dans le présent texte"*. La Règle 805 ne stipule pas (et n'implique même pas) qu'aucune des autres exceptions prévues n'est acceptable que si elle ne s'applique qu'au premier degré. La Règle 803 (8) est en elle-même une exception à plusieurs niveaux, suivant ainsi une jurisprudence qui lui est antérieure.

Il ressort de cette conclusion que les 34 pièces justificatives versées au dossier par les Côtes-du-Nord ont été à juste titre considérées comme recevables. Les 32 cartes, cartes postales et photographies étaient irrecevables sur la base de cette théorie (et les plaignants n'en ont pas présenté d'autres), toutefois Amoco ne s'estime pas lésé par leur présence. Il en va de même de l'unique document utilisé lors du contre-interrogatoire et de celui dont la destination n'est pas connue. Parmi les autres documents présentés par les Côtes-du-Nord, seuls les 87 utilisés par les experts cités en qualité de témoins restent litigieux. Ils ne sont pas recevables en eux-mêmes, mais les avis des experts ne doivent pas obligatoirement dépendre de la recevabilité des documents qu'ils utilisent. Fed. R. Evid. 703. La question est de savoir si ces données sont considérées comme *"étant*

d'un type raisonnablement fiable par les experts dans le domaine considéré." La mémoire d'Amoco n'explique pas pourquoi ces documents n'entrent pas dans le champ d'application de la Règle 703. Nous en avons examiné un échantillon et nous estimons qu'il s'agit du type de document raisonnablement utilisé par les experts.

Bien que le gouvernement français ait présenté un nombre de documents plus restreint que les Côtes-du-Nord, une grande partie de ses pièces sont constituées par les pièces récapitulatives de centaines et même de milliers de demandes d'indemnisation et le montant des dommages-intérêts alloués par jugement à la France est quatre fois plus élevé que celui alloué à l'ensemble des parties des Côtes-du-Nord réunies. La France a présenté deux principaux types de documents. (1) La France a établi un programme de remboursement des personnes (telles que les ostréiculteurs) auquel le pétrole a causé un préjudice. Elle a distribué à ces personnes des formulaires à remplir. L'une des pièces récapitule ces formulaires ; le responsable de l'organisme gouvernemental qui a supervisé le programme de destruction des huîtres a témoigné sur l'ampleur de ce programme et sur la façon dont ces formulaires ont été remplis et établis ; deux ostréiculteurs sont également venus témoigner lors du procès pour faciliter la compréhension des prétentions formulées. (2) La France a réuni des documents faisant apparaître le nombre d'heures que ses fonctionnaires ont consacrées au nettoyage et les a présentés sous forme de pièces récapitulatives. Les responsables officiels ont témoigné quant aux modalités d'établissement de ces documents et à leur signification. Parmi les pièces versées au dossier par la France, on relève d'autres documents (par exemple ceux qui rendent compte des négociations entre la France et la Grande-Bretagne concernant le remboursement de l'aide apportée par les Britanniques lors des opérations de nettoyage et certaines notes internes à l'administration), mais aucun de ces documents ne pose de problèmes distincts importants.

Pour autant que nous puissions en juger, toutes les pièces versées au dossier par les Français sont – ou, ce qui revient au même, résumant, cf. *AMPAT/Midwest, Inc. v. Illinois Toll Works Inc.*, 896 F.2d 1035, 1045 (7th Cir. 1990) – des documents qui ont été rédigés ou recueillis par les administrations nationales dans l'exercice de leurs fonctions. Ils sont recevables en vertu de la Règle 803 (8). La recevabilité n'implique pas nécessairement l'utilité, et Amoco insiste sur le fait que le jugement a été inéquitable même si ces documents étaient techniquement recevables. La France a cherché à démontrer par le biais de ces documents qu'elle avait dû faire face à des obligations particulières ou acquitter des demandes d'indemnisation spécifiques. Quant à savoir si les montants des frais portés sur ces documents sont imputables au déversement d'hydrocarbures, c'est une question distincte. La France a traité cette question

en demandant à des responsables officiels de venir témoigner (amiraux, ministres, etc.), et Amoco avait tout loisir de les soumettre à un contre-interrogatoire. Amoco avait en outre d'autres moyens de contrôler le lien entre les pièces versées au dossier et le déversement d'hydrocarbures, et Amoco a disposé de représentants sur place pour superviser les opérations de nettoyage dès le début ; son assureur a pris part à de nombreuses décisions qui ont été prises dès le départ au sujet de la nature et de l'ampleur des opérations. Pendant des années après l'accident, Amoco a envoyé du personnel en Bretagne pour évaluer les mesures prises et les dégâts résiduels. L'assistance de ces personnes alliée à la capacité d'Amoco de soumettre à un contre-interrogatoire un grand nombre de témoins produits par le plaignant permettaient à Amoco d'enquêter sur les questions de cause à effet au sujet desquels les documents n'étaient pas éclairants. La procédure adoptée par le tribunal de district a visé dans son ensemble à protéger les intérêts d'Amoco – en effet, les réductions importantes de pourcentages ont pu être décidées au détriment des intérêts légitimes des plaignants.

D'autres sources ont également aidé le tribunal de district à évaluer l'importance de ces documents. La France a communiqué à Amoco la plupart des documents sur lesquels reposaient les pièces qu'elle a versées au dossier avant le procès. Touche Ross & Co. a passé en revue ces documents pour le compte d'Amoco. Il a conclu que 72 % des demandes de réparation de la France avaient véritablement et raisonnablement été présentées en réponse au déversement d'hydrocarbures et étaient justifiées. Touche Ross a estimé que la France avait prouvé qu'elle avait dépensé environ 316 millions de francs, c'est-à-dire 40 millions de plus que le montant de dommages-intérêts accordé à la France par le tribunal de district.

Nous en arrivons maintenant aux documents concernant les prétentions des parties privées. La Règle 803 (8) ne prévoit pas la recevabilité de ces documents, pas plus que la Règle 803 (6) qui fait une exception à la règle des dépositions pas ouï-dire pour les documents commerciaux. Peu de ces documents ont été rédigés ou conservés dans le cadre d'activités commerciales normales. Cf. *United States v. Ramsey*, 785 F.2d 184, 192-93 (7th Cir. 1986). Toutefois, ce problème ne se pose pas lorsque les auteurs de ces documents ont comparu à titre de témoins, et ont fourni les mêmes informations oralement. Les parties Beganton, qui regroupent un grand nombre des requérants privés, ont rempli un mémoire affirmant que tous les requérants privés en question ont comparu personnellement. Le mémoire en défense d'Amoco ne mentionne pas ce fait, nous considérons donc la question comme réglée. La conséquence de tout ceci est que l'utilisation de preuves documentaires ne remet en question aucune fraction des dommages-intérêts accordés dans cette affaire.

B.

Après que l'Amoco Cadiz se soit échoué, la Marine française a adressé à Amoco une mise en demeure, c'est-à-dire une demande officielle enjoignant de faire disparaître le pétrole ou d'en accepter la responsabilité. Un arrêté d'une portée similaire a été notifié par le Préfet maritime des Côtes-du-Nord. Amoco a répondu par la voix de son représentant en assurance qu'il ne pouvait entreprendre d'opérations de nettoyage : "Le propriétaire ne sera pas en mesure de fournir le personnel ou l'équipement nécessaire au nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures de cette ampleur. Ainsi, au nom du propriétaire, je demande au gouvernement français d'entreprendre les opérations de nettoyage... Les frais raisonnables des actions raisonnables convenus d'un commun accord entre les propriétaires et le gouvernement français seront acceptés par les propriétaires." L'Etat français a déclenché le Plan Polmar, son plan d'urgence prévu en cas d'accidents de ce type. La Marine, l'armée, les responsables officiels et les parties privées se sont mis au travail. Amoco n'a fourni aucune aide, mais a effectivement consulté les personnes responsables.

Inutile de préciser que les parties ne se sont pas mises d'accord sur ce que devaient être des "frais raisonnables" pour ce travail. La France a adhéré à la Convention internationale sur la Responsabilité civile en matière de dommages dus à la Pollution par les Hydrocarbures, signée à Bruxelles en novembre 1969 et transposée dans le droit national français en 1975. Cette Convention sur la Responsabilité civile institue une forme de responsabilité absolue, mais fixe également un plafond aux réparations. Au moment du naufrage de l'Amoco Cadiz, le plafond était de 77 millions de francs (approximativement 16 millions de dollars au taux de change de 1978). Le message du représentant d'Amoco, offrant de payer de son plein gré des frais raisonnables, se référait également au maximum fixé par la Convention sur la Responsabilité civile. En avril 1978, Amoco a versé 77 millions de francs pour créer un fonds conformément aux termes de cette Convention, en transférant le contrôle au tribunal de Commerce de Brest. Ce fonds demeure, mais les sommes qui y sont déposées n'ont toujours pas été réclamées. La France et les autres plaignants ont dédaigné les voies de recours qui leur étaient offertes par la Convention sur la Responsabilité civile, en faveur de procès intentés aux Etats-Unis, en invoquant l'article 1382 du code civil français, qui stipule : "Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer." (Les parties sont d'accord pour reconnaître l'exactitude de cette citation ainsi que d'autres textes traduits du français).

Amoco nie avoir été "en faute", sujet qui a déjà été traité dans la Partie V. Il invoque également le principe de gratuité des services publics, connu aux Etats-Unis comme la "free public services doctrine". Dans ces deux pays, les tribunaux refusent d'enjoindre les

auteurs d'un acte délictueux d'indemniser le gouvernement pour les frais occasionnés par des services (tels que la protection policière ou la lutte contre l'incendie) dispensés par un organisme public. Cf. *Chausson v. Prefect of Valice* (Cour de Cassation 9 Jan., 1866) ; *X v. Pompiers de Bouches-du-Rhône*, n° 87-10.359 (Cour de Cassation 10 Jan., 1990) ; *District of Columbia v. Air Florida, Inc.*, 750 F. 2d 1077, 1079-80 (D.C. Cir. 1984) ; *Flagstaff v. Atchison, Topeka & Santa Fe Ry.* 719 F. 2d 322 (9th Cir. 1983). Il y a en France au moins une voix discordante ; récemment, le Tribunal de Grande Instance de Cherbourg a ordonné au propriétaire d'un navire qui s'était échoué en 1987 d'indemniser l'Etat français au titre des frais des opérations de nettoyage effectuées dans le cadre du PLAN POLMAR. Affaire n° 511/88 (3 sept. 1990). Cette ordonnance a peut-être été prise en vertu d'une loi adoptée en 1983. Quoiqu'il en soit, ce jugement n'a pas encore été révisé, et il est prudent de supposer que la gratuité des services publics demeure la loi en France. Le *juge de district* a affirmé que les tribunaux français n'appliqueraient pas ce principe pour les grosses affaires, mais à notre avis la législation française ne varie pas en fonction des enjeux de l'affaire ou de la richesse des parties au litige. Dans cette affaire, comme dans n'importe quelle autre, nous rejetons catégoriquement l'assertion selon laquelle les règles de droit ne trouvent pas à s'appliquer dans les affaires mettant en jeu un préjudice important ou des parties dotées d'une solide assise financière.

Les plaignants opposent essentiellement deux arguments au principe de *gratuité des services publics*. Le premier est que l'Etat français est en droit d'obtenir une indemnisation au titre du préjudice porté à ses droits de propriétaire. Le pétrole s'est déversé dans ses eaux territoriales et a pollué les côtes qui font partie du domaine de l'Etat jusqu'à la limite atteinte par la marée haute. Les dépenses ont été principalement engagées pour protéger et restaurer la propriété de l'Etat. Amoco concède que la France est en droit de se voir accorder une indemnisation au titre de ces frais, mais fait valoir que les plaignants auraient dû établir une distinction plus nette entre les frais exposés pour protéger leurs droits de propriétaire et les autres dépenses et que, en tout état de cause, cet argument de droit ne justifie pas l'octroi d'une indemnisation aux Côtes-du-Nord qui ne sont propriétaires ni des eaux ni du littoral. Le premier point est vrai, mais il se peut qu'il soit sans importance ; le second point est douteux. Les parties des Côtes-du-Nord ont encouru des frais pour protéger leur propriété à l'intérieur des terres situées au niveau de la marée haute. (Il convient de rappeler que les indemnités accordées à Plougrescant, dont il est question à la Partie VII.A, ont été principalement justifiées par la nécessité de reconstituer le littoral pour empêcher l'érosion et réparer les routes endommagées au cours des opérations). Par ailleurs, des départements tels que les Côtes-du-Nord ou le Finistère sont des circonscriptions qui, en France, s'inscrivent dans une unité admi-

nistrative ; il n'est peut-être pas utile de séparer la propriété de l'Etat français de la propriété des Côtes-du-Nord.

Supposons un instant que le droit de l'Etat souverain à se voir dédommager des frais exposés pour protéger et restaurer la propriété publique soit insuffisant pour justifier la totalité des indemnités accordées. Cela nous amène au deuxième argument principal avancé par les plaignants en ce qui concerne le principe de *gratuité des services publics*. Ce principe ne s'applique que lorsque la jurisprudence fait défaut. Les Etats-Unis n'ont pas retenu cette règle dans des cas de pollution par les hydrocarbures ; c'est ce qui ressort de l'art. 311 du Federal Water Pollution Control Act de 1972, 33 U.S.C. § 1321 (f) (1). Cf. *Independent Petrochemical Corp. v. Eatna Casualty & Surety Co.*, 944 F.2d 940 (D.C. Cir. 1991) (qui traite des dommages-intérêts au titre des nettoyages par les services publics prévus par d'autres lois). Les plaignants font valoir que la France a fait de même en vertu de l'Article 16 de la loi du 7 juillet 1976. Cette loi nationale stipule ce qui suit :

Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire, aéronef, engin ou plate-forme transportant ou ayant à son bord des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures, et pouvant créer des dangers graves et imminents susceptibles de porter atteinte au littoral ou aux intérêts connexes au sens de l'article 11-4 de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, le propriétaire (...) peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers.

Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet (...) ou d'office en cas d'urgence, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires aux frais du propriétaire ou en recouvrer le montant du coût auprès de ce dernier.

Les parties sont profondément divisées sur la signification qu'il convient d'attribuer à cette loi. Les plaignants soutiennent que lorsqu'un "accident en mer" – la défaillance de l'appareil à gouverner de l'Amoco Cadiz et l'échouement se sont produits "en mer" – se traduit par un déversement d'hydrocarbures, l'Etat français peut faire exécuter (et faire payer) toutes les "mesures nécessaires" tant sur terre qu'en mer. Amoco maintient que cette loi autorise uniquement les mesures qui elles-mêmes sont exécutées "en mer", que cette loi autorise uniquement les actions entrant dans le champ d'application de "l'article 11-4 de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer", et qu'en tout état de cause cette loi n'autorise le recouvrement qu'auprès du "propriétaire" à savoir Amoco Transport.

L'allégation d'Amoco selon laquelle la France aurait dû engager des poursuites à l'encontre d'Amoco

Transport soulève une question que nous avons traitée dans la Partie VI. Dans le cadre de la présente affaire, Amoco Corporation et ses filiales maritimes constituent une seule et même entité. Les autres points soulevés par Amoco reviennent tous à affirmer que l'Art. 16 de la loi du 7 juillet 1976 n'est rien de plus que la mise en application d'une deuxième convention signée à Bruxelles en novembre 1969. Selon Amoco, la Convention sur la Responsabilité civile concerne les dommages causés par le pétrole qui atteint le littoral. L'autre convention, à savoir la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, autorise les Etats à agir en dehors des limites de leurs eaux territoriales lorsqu'ils craignent que le pétrole déversé dans leurs eaux internationales ne constitue un danger pour les eaux territoriales. Si l'Art. 16 n'est, comme le prétend Amoco, rien de plus que la transposition dans le droit national de la deuxième convention de Bruxelles de novembre 1969, il n'autorise pas l'octroi de dommages-intérêts pour le pétrole qui dérive jusqu'au littoral.

Les deux parties invoquent la "signification claire" de l'Art. 16. Quelle que soit sa signification, l'Art. 16 n'est pas "clair". Son interprétation dépend de la signification que l'on attribue à la présence de la phrase "au sens de l'Art. 11-4 de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures" dans cette loi. Amoco estime que cette phrase sert à lier le champ d'application de la loi à la Convention sur l'intervention en haute mer. Il produit des textes législatifs antérieurs montrant notamment que le Rapport n° 2374 de l'Assemblée nationale sur le projet de loi confirme que ces termes font référence à la "Convention de Bruxelles, du 29 novembre 1969, sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, et non à l'autre Convention de Bruxelles signée à la même date, qui traite du droit privé relatif à la responsabilité civile des propriétaires de navires". Les plaignants reconnaissent que la convention de Bruxelles citée en référence dans la loi est bien la Convention sur l'intervention en haute mer, mais que cette référence n'a été incluse que pour définir le terme "intérêts connexes". D'après cette lecture, le premier paragraphe de l'Art. 16 serait ainsi rédigé : "Dans le cas d'avarie ou d'accident en mer survenu à tout navire... transportant ou ayant à son bord..., des hydrocarbures, et pouvant créer des dangers graves ou imminents susceptibles de porter atteinte au littoral ou aux intérêts connexes (au sens de l'article 11-4 de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures), le propriétaire dudit navire... peut être mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin à ces dangers."

Chacune des parties a produit un expert des plus compétents à l'appui de son interprétation. Deux considérations nous conduisent à penser que l'interprétation retenue par l'Etat français est plausible. Premièrement, l'Art. 16 fait référence à l'art. 11-4 de la Convention sur l'intervention en haute mer, et non à la totalité de la convention, et l'art. 11-4 définit l'expression "intérêts connexes" (related interests). Deuxièmement, la France a adhéré à la Convention sur l'intervention en haute mer en vertu de la loi n° 71-1002 du 16 décembre 1971. *Journal officiel de la République Française* 12323 (17 décembre 1971). La loi du 7 juillet 1976 fait double emploi si elle n'a pas d'autre fonction que celle que lui attribue Amoco.

Si toutes les parties au litige étaient des parties privées, il nous faudrait déterminer si cette interprétation de la loi est correcte. Mais la République Française se présente devant ce tribunal et nous assure que l'Art. 16 s'applique au pétrole qui atteint le littoral. L'Etat français a pris cette position depuis sa mise en demeure de 1978 et il a renouvelé ce point de vue dans des différends intérieurs. L'Etat français a sollicité et obtenu une indemnisation en vertu de l'Art. 16 (modifié en 1983) dans l'affaire n° 511/88 (Tribunal de Grande Instance de Cherbourg, 3 septembre 1990) dans lequel le navire ayant déversé les hydrocarbures battait pavillon français. Un tribunal des Etats-Unis se doit de respecter l'interprétation que la France fait de son droit national. Les tribunaux de notre pays ont pour tradition d'accepter les interprétations plausibles des lois qui sont données par les organismes administratifs chargés de leur application. *Chevron U.S.A. Inc. v. Natural Resources Defense Council, Inc.*, 467 U.S. 837 (1984). Cf. également Scalia, *Judicial Deference to Administrative Interpretations of Law*, 1989 Duke L.J. 511. Le fait que cette interprétation soit fournie pendant (ou avant) un procès n'autorise pas pour autant le tribunal à négliger les conclusions de l'administration. Cf. *Japan Whaling Ass'n v. American Cetacean Society*, 478 U.S. 221, 233, 241 (1986) (reconnaissance d'une interprétation donnée par l'administration, au cours d'un procès, et énoncée au préalable dans une déclaration sous serment) ; Cf. *Frisby v. Schultz*, 487 U.S. 474, 483 (1988) (acceptation de l'interprétation du droit local formulée par l'avocat de la ville de préférence à la lecture qui en était faite par le tribunal). Il n'est pas acceptable d'accorder moins d'importance aux conclusions d'une nation souveraine qu'à celles d'une administration locale. Cf. *Eakin v. Continental Illinois National Bank*, 875 F.2D 114, 117, (7th cir. 1989) ; *Huggins v. Isenbarger*, 798 F. 2d 203, 207-10 (7th Cir. 1986) (avis concordant). Nous en concluons que l'Art. 16 suffit à balayer les doutes qui pourraient exister quant à la qualité de propriétaire des eaux et du littoral revendiquée par les plaignants, et à autoriser l'octroi d'une indemnisation au titre des frais exposés par les organismes publics pour faire face au déversement d'hydrocarbures.

C.

Les militaires français ont pris en charge les opérations de nettoyage dans le cadre du Plan Polmar. Plus de 40 navires ayant à leur bord 4.100 marins, ont consacré environ 600 jours en mer à ces opérations ; l'aviation navale a totalité 520 heures de vol et 40.000 hommes de l'armée de terre ont déployé leurs efforts sur les plages. Les employés des communes et le département des Côtes-du-Nord lui-même y ont également consacré de nombreux jours. L'Etat français et les Côtes-du-Nord demandent un dédommagement pour les salaires qu'ils ont versés à ces personnels et pour les frais de fonctionnement de leurs équipements.

Le tribunal de district paraît avoir traité ces demandes de manière incohérente. Il a accordé aux plaignants le remboursement des salaires de tous les employés ayant participé au nettoyage, en dépit des protestations d'Amoco qui faisait valoir que les plaignants auraient encouru ces frais même si le déversement d'hydrocarbures ne s'était pas produit. Le tribunal n'a accepté d'indemniser l'Etat français qu'au titre des frais supplémentaires entraînés par le fonctionnement des navires et des avions ; il a refusé d'accorder un dédommagement au titre des dépenses que la France aurait supportées si l'équipement avait été utilisé dans des conditions normales. Les plaignants ont reçu environ 30,5 millions de francs au titre de leurs frais de personnel et de fonctionnement des équipements ; le tribunal de district a rejeté l'octroi de 3,5 millions de francs, considérant qu'il s'agissait de frais qui auraient été supportés si l'accident n'avait pas eu lieu. Chaque partie a fait appel contre la partie de cette décision qui lui était défavorable.

Il s'agit là d'un problème de droit français, qui ressortit une fois de plus à l'art. 1382 du code civil. Ce texte autorise-t-il la victime d'un dommage à recouvrer en tant que dommages-intérêts le montant des salaires versés aux employés affectés au nettoyage et les autres dépenses que la victime aurait supportées de toute façon ("frais engagés") ? Il ne fait aucun doute que si la France avait loué les services de la Marine anglaise pour participer au nettoyage des côtes, elle aurait pu recouvrer auprès d'Amoco les sommes versées au Royaume-Uni – même si le Royaume-Uni aurait dû de toute façon assurer l'entretien de ses navires et payer ses marins. De la même manière, le Royaume-Uni pourrait se voir indemnisé si dans l'avenir il devait louer les services de la Marine française en cas de déversement du côté britannique de la Manche. Toute victime d'un dommage doit prendre la décision suivante : soit louer les services d'assistance sur le marché, soit faire face au préjudice par ses propres moyens (notamment en y consacrant le temps de ses employés). Le problème n'est pas différent, en principe, de celui qu'a entraîné la décision d'IBM de fabriquer ses propres puces au lieu de les acheter à Texas Instruments. La production interne est coûteuse – le coût étant l'option abandonnée

(telle que la possibilité de vendre les puces sur le marché, ou de libérer des employés pour d'autres tâches).

Dans deux affaires, l'interprétation du code civil a permis aux émanations de l'Etat français de recouvrer le montant des salaires versés à des employés affectés à la réparation de dommages causés par une personne négligente. Dans l'une de ces affaires, la Cour de Cassation a permis à Electricité de France de recouvrer les salaires des employés qui avaient réparé des lignes électriques endommagées par un pilote négligent. *Electricité de France v. Malfray*, n° 75-10.519 (Cour de Cassation, 23 juin 1976). Dans l'autre affaire, la Cour d'appel a accordé à France Telecom le remboursement des dépenses de salaires et d'équipement supportées à l'occasion du contrôle des lignes téléphoniques d'un fraudeur. *France Telecom v. Demange*, n° 1815/88 (Cour d'appel de Montpellier, 5 décembre 1988). Amoco s'efforce de prouver que ces décisions sont distinctes en alléguant qu'elles impliquent des opérations commerciales de l'administration, mais l'on ne voit pas très bien pourquoi il faudrait attacher de l'importance à ce fait. Le principe qui sous-tend l'argumentation d'Amoco est un principe bien établi en droit français, à savoir que la victime d'un dommage ne peut pas tirer profit de l'opération. L'indemnisation de coûts engagés représente, du point de vue d'Amoco, un profit indu, de sorte que les opérations commerciales de l'Etat ne se distinguent plus des autres opérations.

L'on pourrait dire – comme l'a effectivement déclaré un expert économique cité en tant que témoin par Amoco – qu'il n'existe pas de différence entre les opérations de l'Etat-proprétaire et les opérations de l'administration au sens strict, parce que les organes de l'Etat propriétaire ont d'autres choses à faire. Si les employés d'Electricité de France n'étaient pas occupés à réparer des lignes endommagées par un avion, ils pourraient en construire de nouvelles ; si les employés du téléphone n'étaient pas obligés de piéger un fraudeur, ils pourraient installer de nouveaux téléphones. Mais si les marins de la Marine française n'étaient pas occupés à écumer le pétrole, que feraient-ils ? Envahiraient-ils un pays voisin ? De ce point de vue, les opérations administratives sont différentes parce que les coûts d'opportunité de leurs employés et de leur équipement sont inexistantes. Si on ne les affectait pas aux opérations de nettoyage, ils n'auraient pas d'utilisation productive.

Certains membres du personnel militaire – par exemple ceux du génie – peuvent de toute évidence être employés à d'autres tâches. L'on peut penser que les employés des communes fournissaient des services locaux qui ont été interrompus pour libérer du personnel en vue du nettoyage. Le personnel militaire joue en temps de paix un rôle de dissuasion (terrorisme, agression), et sa capacité à remplir sa mission est amoindrie lorsque son temps est occupé par d'autres tâches. Il faut également tenir compte du fait

que les risques de déversement d'hydrocarbures ont peut-être incité l'Etat français à maintenir en place des forces plus importantes qu'il n'aurait dû pour des motifs strictement militaires. Un navire sert à beaucoup de choses : non seulement à attaquer et à défendre, mais également à permettre le passage des navires civils, à se porter au secours de navires mis en difficulté par la tempête, et à nettoyer l'eau polluée par les hydrocarbures. En décidant d'armer 60 navires au lieu de 55, il se peut que la France prenne en considération ces utilisations non-militaires. A court terme – à supposer que l'Amoco Cadiz déverse des hydrocarbures – le coût des navires et des marins est déjà engagé. Des coûts fixés à court terme peuvent varier à long terme, et c'est ce long terme qui importe. Faisons un parallèle avec Bugsier qui exploitait le Pacifique et une flotte d'autres remorqueurs dans le monde entier. Lorsque la défaillance de l'appareil à gouverner de l'Amoco Cadiz s'est produite, le Pacifique aurait pu lui porter secours moyennant un coût marginal proche de zéro. Ce n'est pas pour autant que si l'opération de sauvetage avait réussi, Bugsier n'aurait pas été en droit d'obtenir davantage que le coût du carburant utilisé pour actionner plus fortement les moteurs du remorqueur. Des actifs tels que le Pacifique doivent être échetés et maintenus en station pour un coût "engagé" important, et la rémunération qu'ils obtiennent lorsqu'ils empêchent un naufrage doit couvrir la totalité des coûts engagés – non seulement les salaires et les autres dépenses occasionnées par le sauvetage, mais également les frais exposés pour maintenir le remorqueur en station en périodes de calme. La France et les communes n'ont demandé et obtenu que les dépenses de salaires et d'équipement encourues lors du nettoyage ; elles n'ont pas cherché à se faire rembourser les coûts occasionnés pour maintenir les hommes et le matériel en état d'intervenir. En vertu du droit français, elles seraient en droit de le réclamer. Suite à l'appel interjeté par l'Etat français, nous donnons pour instruction au tribunal de district d'ajouter 3,5 millions de francs au montant des indemnités accordées. (Ce montant a été arrêté au 1978, les modalités de calcul des intérêts seront définies subséquentement).

D.

L'American Bureau Of Shipping (ABS) a certifié que l'Amoco Cadiz avait été correctement conçu et construit et a re-certifié tous les ans le bon état de navigabilité du navire. Amoco estime par conséquent qu'ABS porte une certaine part de responsabilité dans l'accident ; les Côtes-du-Nord sont également de cet avis puisqu'elles ont engagé des poursuites à son encontre. Après transaction avec les Côtes-du-Nord, ABS a versé à l'Etat français une somme le libérant de ses obligations avant le procès. Le tribunal de district a déduit du jugement prononcé à l'encontre d'Amoco les montants que les plaignants avaient reçu d'ABS.

Amoco n'est pas satisfait par cette manière de voir et souhaite soit obtenir une contribution d'ABS, soit une réduction des prétentions des plaignants correspondant à la part de responsabilité d'ABS. Il ne peut en l'occurrence se voir accorder cette contribution car ABS n'est pas partie au procès. L'action civile engagée par Amoco à l'encontre d'ABS reste inscrite au calendrier des jugements que doit rendre le tribunal de district. (Nous n'anticiperons pas sur la décision qui sera prise de reconnaître ou non à Amoco le droit à contribution). Bien plus, Amoco souhaiterait une décision reconnaissant qu'Amoco n'est pas redevable de la fraction du dommage représentant la part de responsabilité d'ABS dans la faute commise. Une réduction des prétentions recevables éliminerait pour Amoco le risque qu'il encourt d'être débouté de sa demande à l'encontre d'ABS (ou d'être dans l'incapacité de recouvrer les sommes qui lui seront octroyées par le jugement) ; cela atténuerait également les tracas auquel il doit faire face pour recouvrer auprès d'Aspilleros les indemnités qui lui ont été accordées par jugement). Amoco affirme que cette réduction s'impose parce que les plaignants ont conclu une transaction avec ABS dans des conditions qui leur étaient favorables. Amoco pose la question suivante : si ABS est pour 20 % responsable de la faute commise, et que les plaignants ont conclu une transaction prévoyant 10 centimes par franc pour cette part des dommages, pourquoi ces mêmes plaignants seraient-ils en droit de recouvrer les 90 autres centimes auprès d'Amoco ? Selon Amoco, le droit maritime est régi par le principe de la responsabilité proportionnelle à la faute en vertu duquel chaque partie est responsable à raison de sa propre part de responsabilité. Il se fonde sur *Leger v. Drilling Well Control, Inc.*, 592 F. 2d 1246 (5th Cir. 1979).

Toutes les parties posent la question comme si elle relevait du droit maritime américain, sans expliquer pourquoi. Contribution et responsabilité proportionnelle à la faute vont généralement de pair avec le droit positif. Lorsqu'ils se prononcent sur des affaires mettant en cause plusieurs états de l'Union en se fondant sur le droit de l'un deux, les tribunaux fédéraux appliquent les règles de contribution prescrites par cet état. Par ex. *Consolidated Rail Corp. v. Allied Corp.*, 882 F. 2d 254, 258 (7th Cir. 1989) ; *Greyhound Lines, Inc. v. Cobb Country*, 681 F. 2d 1327, 1332-33 (11th Cir. 1982). Lorsqu'ils rendent des décisions dans le cadre du droit fédéral, les tribunaux se réfèrent aux lois fédérales – ils s'appuient ainsi sur les lois sur les garanties qui prévoient le droit de contribution, par exemple, 15 U.S.C. § 77k (f), et non sur les lois anti-trust ou sur les lois relatives aux droits civiques qui sont muettes sur cette question. Cf. *Texas Industries, Inc. v. Radcliff Materials, Inc.*, 451 U.S. 630 (1981) ; *Northwest Airlines, Inc. v. Transport Workers*, 451 U.S. 77 (1981). Bien que la Cour Suprême ait créé, pour les affaires maritimes, un droit de contribution non régi par un texte de loi, cf. *Cooper Stevedoring Co. v. Fritz Kopke, Inc.*, 417 U.S. 106 (1974), elle a ex-

pliqué que son initiative était justifiée uniquement par le pouvoir qui lui est conféré de définir à la fois des règles de droit positif et des règles en matière de dommages-intérêts dans les affaires maritimes. *Northwest Airlines*, 451 U.S., 96-97. Nous ne disposons d'aucun pouvoir comparable nous autorisant à élaborer des règles applicables à la présente affaire, alors que ces règles sont très largement présentes dans le droit français. Néanmoins, comme aucune des parties n'a invoqué le droit français ni fourni les éléments qui nous auraient permis de nous prononcer sur cette question en application de ce même droit, nous allons essayer de dégager des règles de droit maritime fédéral – étant entendu que toutes les questions de choix de droit peuvent donner matière à examen lorsqu'elles sont correctement argumentées. Cf. *Kamen v. Kemper Financial Services, Inc.* 111 S. Ct. 1711, 1718 n.5 (1991).

Il existe quatre règles possibles :

La non-contribution : tous les défendeurs sont solidairement et conjointement tenus d'acquitter l'intégralité des dommages-intérêts. Un plaignant peut décider de recouvrer une partie des dommages-intérêts qui lui ont été accordés auprès de l'un ou l'autre des défendeurs. Nul ne peut obtenir une contribution auprès d'une autre personne.

La contribution : tous les défendeurs sont solidairement et conjointement tenus d'acquitter l'intégralité des dommages-intérêts. Le plaignant ayant gagné le procès peut décider de recouvrer toute partie des dommages-intérêts qui lui ont été accordés auprès de l'un ou l'autre des défendeurs. Une partie appelée à verser un montant plus important de dommages-intérêts que celui correspondant à sa faute peut obtenir une contribution auprès d'une partie appelée à verser un montant moindre que celui correspondant à sa part.

La transaction exclut la contribution : règle identique à celle de la contribution, si ce n'est qu'une partie ne peut obtenir une contribution qu'auprès d'une autre partie au procès. En concluant une transaction, une partie échappe à toute obligation de contribution. (Variante : en concluant une transaction de bonne foi, en cas d'estimation de bonne foi de la responsabilité faisant l'objet du procès, une partie échappe à toute obligation de contribution).

La réduction des prétentions : les défendeurs sont solidairement et conjointement obligés, à moins que l'un ou l'autre d'entre eux ne conclue une transaction. En acceptant une transaction avec l'une quelconque des parties, le plaignant renonce à la possibilité de recouvrer auprès des autres défendeurs tous dommages-intérêts correspondant à la part de responsabilité attribuée à la partie ayant conclu la transaction. Les autres défendeurs ne sont pas en droit de solliciter une contribution auprès de la partie ayant conclu la transaction – en effet, après réduction des préten-

tions, aucun versement "excédentaire" ne peut avoir lieu, qui justifierait une contribution. Cette règle est parfois intitulée principe de la "responsabilité proportionnelle à la faute".

Northwest Airlines fait observer, 451 U.S., 86-87 § n. 16, que le "common law" applique la règle de la non-contribution dans les affaires soumises aux juridictions fédérales, à moins qu'une loi n'en dispose autrement. *Northwest Airlines* a appliqué la règle de la non-contribution aux prétentions formulées en vertu de l'Equal Pay Act et du Titre VII du civil Rights Act de 1964. *Texas Industries* a appliqué la règle de la non-contribution aux prétentions formulées en vertu des lois anti-trust.

Cooper Stevedoring a adopté la règle de la contribution dans les affaires maritimes. Lorsque la contribution est autorisée, il est de règle de pouvoir obtenir une contribution de toute autre partie, y compris de celles ayant conclu une transaction. Les contrats affectent uniquement les droits des parties, toutefois la règle prévoyant que la transaction exclut la contribution permet au plaignant et à un défendeur d'éteindre les droits d'un autre défendeur par le biais d'un accord transactionnel auquel ce même défendeur n'est pas partie prenante. *Byrnes v. Phoenix Assurance Co.*, 303 F. 2d 649, 652-53 (7th Cir. 1962) ; cf. *Prosser and Keeton on The Law of Torts* 340 (5th ed. 1984). De nombreux États ont adopté la règle selon laquelle la transaction exclut la contribution dans leur législation. Uniform Contribution Among Tortfeasors Act § 4 (b) (1955 rev.).

Amoco nous demande d'adopter la quatrième solution, à savoir la réduction des prétentions. Dans aucune des affaires examinées par la Cour Suprême, cette option n'a été retenue. C'est également la raison pour laquelle le présent tribunal n'a jamais appliqué la règle selon laquelle la transaction exclut la contribution. *Texas Industries* a envisagé tour à tour ces deux options et les a rejetées. Les Cours d'Appel se sont montrées plus audacieuses. In *Leger*, le cinquième circuit a adopté une règle de réduction des prétentions dans les affaires maritimes. Nous avons fait observer dans *Donovan v. Robbins*, 752 F. 2d 1170, 1180 (7th Cir. 1985), que cette manière de voir gagnait du terrain. *Associated Electric Cooperative, Inc. v. Mid-America Transportation Co.*, 931 F. 2d 1266, 1269-71 (8th Cir. 1991), aligne le point de vue du huitième circuit sur celui du cinquième circuit – si toutefois *Leger* représente encore l'opinion du cinquième circuit, ce dont il est permis de douter après l'affaire *Myers v. Griffin-Alexander Drilling Co.*, 910 F. 2d 1252, 1256 (5th Cir. 1990).

La règle de la réduction des prétentions n'a pas prévalu en dehors des huitièmes (et peut-être cinquième) circuits. Deux cours d'appel, Cf. *Self v. Great Lakes Dredge & Dock Co.*, 832 F. 2d 1540, 1545-48 (11th Cir. 1987) (application de la règle selon laquelle la transaction exclut la contribution) et *Joia v. Jo-Ja Service Corp.*, 817 F. 2d 908, 916-17 (1st Cir. 1987)

(application de la règle de la contribution), ont expressément rejeté *Leger*. Le neuvième circuit a adopté à titre d'essai la solution prévoyant que la transaction exclut la contribution in *Miller v. Christopher*, 887 F. 2d 902, 904-07 (1989), mais a bien souligné que personne n'avait cherché à obtenir une réduction des prétentions.

Pour quelle raison le point de vue exprimé dans la jurisprudence *Leger* a-t-il perdu du terrain ? La réponse se trouve dans l'arrêt *Edmonds v. Compagnie Générale Transatlantique*, 443 U.S. 256 (1979). (Les arrêts *Texas Industries* et *Northwest Airlines* ne vont pas non plus dans le sens de la réduction des prétentions, mais aucun des jugements contraires à la jurisprudence *Leger* ne se réfère à l'une de ces affaires). *Edmonds*, un docker blessé au cours d'un accident survenu à bord d'un navire, a intenté une action contre le propriétaire du bateau. Le jury a estimé que l'employeur du docker était responsable pour 70 %, le navire pour 20 % et qu'*Edmonds* assumait le reste de la responsabilité, à savoir 10 %. La Cour Suprême a décidé que le propriétaire du navire devait payer 90 % des dommages et intérêts, soit la totalité moins le pourcentage attribuable au demandeur. Cette décision semble être une application pure et simple de la responsabilité conjointe pour un dommage indivisible, à moins d'admettre que la raison pour laquelle *Edmonds* n'a pas intenté d'action contre son employeur était l'existence d'un système d'indemnisation des accidents du travail interdisant non seulement aux dockers de poursuivre leur employeur mais aussi aux propriétaires des navires de récupérer des sommes sur les dockers. Ces dispositions ont poussé la Cour d'appel à assimiler le docker à un défendeur qui accepte de transiger et à adopter un système d'indemnisation proportionnelle à la faute, réduisant ainsi la demande du docker contre le navire à un pourcentage du préjudice attribuable à la responsabilité du navire. La Cour Suprême a infirmé cette décision et a réaffirmé la règle de la responsabilité conjointe.

Bien que l'arrêt *Edmonds* se fonde partiellement sur une interprétation de la Loi sur l'indemnisation des dockers et des ouvriers des installations portuaires et ne se réfère expressément à aucune transaction avec une partie désignée comme responsable (ce qui permet à la jurisprudence *Associated Electric Cooperative* de reprendre l'argumentation), le tribunal a également exercé l'une de ses prérogatives jurisprudentielles en matière de droit maritime et a analysé s'il était judicieux d'opter pour la réduction du montant de l'indemnité demandée. Il en a conclu qu'il n'était pas raisonnable d'invoquer ce principe pour deux raisons : parce que cela complique la procédure et parce que cela réduit les sommes accordées aux personnes lésées. 443 US, 268-73. Le tribunal a reconnu qu'il était injuste d'exiger d'une personne reconnue responsable à hauteur de 20 % qu'elle assume 90 % des dommages-intérêts alloués, mais il a toutefois fait observer que cette disproportion avait été tolérée depuis l'introduction de la règle de la responsabilité conjointe.

te. Les tentatives pour apporter une solution à cette injustice ont créé des difficultés spécifiques, et notamment l'impossibilité pour la victime d'être indemnisée si l'une des parties responsables ne peut payer (ou bien si, comme dans l'arrêt *Edmonds*, elle n'est pas tenue de payer). "Le système de la contribution apporte une solution à l'enrichissement injuste de la personne co-auteur du dommage (non appelée à contribuer)... et bien qu'il puisse parfois limiter en dernier ressort l'indemnisation à rayer par le responsable auquel s'adresse le demandeur, ce système ne justifie pas qu'une part plus importante du dommage soit imputée à l'employé innocent qui ne s'est pas enrichi injustement". 443 U.S., 272 n. 30. Deux ans plus tard, les arrêts *Texas Industries* et *Northwest Airlines* ont suivi cette jurisprudence en se refusant à appliquer des sentences fondées sur la réduction des prétentions dans des affaires antitrust ou de droits civils.

Peut-être un tribunal devrait-il s'opposer aux implications des arrêts *Edmonds*, *Texas Industries* ou *Northwest Airlines*, comme l'a fait le Tribunal du 8^e Circuit, si le système de réduction des prétentions s'avérait grandement préférable pour des raisons d'efficacité ou d'économie. Ni l'arrêt *Texas Industries* ni l'arrêt *Northwest Airlines* ne considéraient en 1981 que ce point était clair, et la décennie qui s'est écoulée n'a pas rendu les argumentations caduques. Le système de la contribution et les questions qui lui sont liées ont fait l'objet de nombreuses études de doctrine depuis dix ans. Voir par exemple : Landes & Posner, *The Economic Structure of Tort Law*, 201-15 (1987) ; Shavell, *Economic Analysis of Accident Law* 164-67 (1987) ; Easterbrook, Landes & Posner, *Contribution Among Antitrust Defendants : A Legal and Economic Analysis*, 23 J.L. & Econ. 331 (1980) ; Kornhauser & Revesz, *Sharing Damages Among Multiple Tortfeasors*, 98 Yale J.L. 832 (1989) ; Polinsky & Shavell, *Contribution and Claim Reduction Among Antitrust Defendants : An Economic Analysis*, 33 Stan. L. Rev 447 (1981). Ces opinions concordent avec les conclusions suivantes sur les règles qui s'appliquent à tout système de responsabilité fondée sur la faute (indépendamment des complications engendrées par la responsabilité objective) :

La non-contribution : Ce système favorise les transactions : d'abord, parce que la partie qui accepte la transaction assure sa tranquillité, et ensuite, parce que la concentration de toute la responsabilité sur les parties qui vont jusqu'au procès et au jugement permet aux parties qui auront dès le début passé une transaction de payer une part moins importante des dommages-intérêts. Ce système a pour conséquence d'augmenter les possibilités d'indemnisation totale du demandeur : en effet, le demandeur est sûr de toucher l'intégralité de la somme versée par le défendeur qui a accepté la transaction, même si, ayant engagé un procès, il le perd ; si par ailleurs, il gagne le procès, il obtient dans tous les cas une indemnisation intégrale. La non-contribution assure une dissuasion

adéquate ainsi qu'une indemnisation intégrale du dommage ; elle peut même aller jusqu'à une sur-indemnisation et une dissuasion excessive. Ce système de non-contribution se révèle également le moins coûteux devant les tribunaux, car il n'y a pas d'action subsidiaire.

La contribution : Au lieu de pousser les parties à passer une transaction, comme c'est le cas avec la règle de non-contribution, ce système incite les parties à ne pas rechercher la transaction ; en effet, le défendeur qui accepte de transiger est sûr de payer en tout état de cause, mais il n'assure pas sa tranquillité, car il peut être condamné à payer l'intégralité de sa part d'indemnisation si le demandeur gagne le procès ; par contre la partie qui va devant les tribunaux peut obtenir le bénéfice de la contribution d'un autre défendeur. Les demandeurs reçoivent le montant correct de l'indemnisation du point de vue actuariel (l'effet d'augmentation des possibilités d'indemnisation décrit au paragraphe précédent disparaît alors). Les frais de procédure sont plus élevés, car les tribunaux doivent effectuer la répartition des dommages-intérêts. Cette opération peut se révéler encore plus coûteuse, si les parties ne parviennent pas à s'entendre sur la reconnaissance de la responsabilité.

La transaction exclut la contribution : Cette solution élimine le risque de décourager la transaction (car en ce cas, le défendeur qui accepte la transaction assure sa tranquillité), mais pour le reste, ce système est semblable à celui de la contribution. Les frais de procédure en sont plus élevés qu'en cas de non-contribution, car, même s'il n'est généralement pas nécessaire au tribunal de statuer sur les degrés respectifs de responsabilité, il peut être indispensable de s'interroger sur la bonne foi de la transaction qui éteint le droit à la contribution des autres défendeurs. La détermination de la bonne foi peut entraîner un mini-procès au fond afin de voir si la partie qui a passé la transaction a vraiment payé une somme raisonnable par rapport à la demande globale du demandeur.

La réduction des prétentions : L'impact de ce système sur la transaction est incertain. Les défendeurs aimeraient passer une transaction (car ils pourraient assurer leur tranquillité, comme en cas de non-contribution) ; toutefois la transaction est coûteuse pour les demandeurs, car ils obtiennent une indemnisation, mais ils renoncent alors à leur demande contre le défendeur qui a transigé et à une partie des demandes contre les autres défendeurs. La négociation devrait aboutir à des transactions justes du point de vue actuariel (à conditions que tous les défendeurs soient solvables, ce qui constitue un élément non négligeable), et donc, la réduction des prétentions n'a pas d'incidence a priori sur l'ensemble de l'indemnisation ni sur la dissuasion – d'où l'intérêt souligné dans la jurisprudence *Donovan*. L'application

du système de la réduction des prétentions peut nécessiter des procédures subsidiaires importantes en vue de fixer le montant du partage. D'autres complications peuvent survenir si le demandeur passe une transaction avec l'une des parties en raison de doutes sur la solvabilité, notamment en ce qui concerne le plafond d'assurance. On peut se demander si les demandes formulées à l'encontre d'autres défendeurs se verraient réduites à proportion de la responsabilité de la partie qui a transigé ou bien si ces demandes pourraient se voir réduites uniquement à proportion de ce que la partie qui a transigé aurait pu payer à l'issue du procès.

Il ressort clairement de cette présentation qu'aucun des quatre systèmes n'est dépourvu d'inconvénient et tout particulièrement que celui de la réduction des prétentions n'est pas une panacée. Il entraîne un risque non négligeable de voir surgir de nombreuses procédures subsidiaires. Prenons par exemple le cas de l'affaire qui nous occupe. Treize ans ce sont écoulés depuis les faits, sur lesquels deux ans ont été consacrés à des procès sur la responsabilité et les dommages. Le dossier ne permet pas encore de conclure avec certitude à une responsabilité partielle de ABS (si responsabilité il y a). Un procès entre les demandeurs et Amoco pour débattre de la responsabilité d'ABS serait quelque peu curieux, car la société ABS, qui est la mieux placée pour parler de son activité, s'y verrait reléguée au rang de simple spectateur, ayant déjà transigé ; Amoco devrait alors s'efforcer d'accroître la contribution d'ABS (pour diminuer d'autant sa propre responsabilité), tandis que les demandeurs s'efforceraient de minimiser le rôle d'ABS. Un tel procès aurait davantage de sens si ABS était appelée à y intervenir, mais, comme la responsabilité de cette société a déjà été fixée, elle n'aurait aucun intérêt à intervenir au litige (de plus, le fait qu'un procès puisse avoir lieu après la signature d'une transaction serait contraire au principal objectif de la transaction, à savoir faire l'économie d'un procès). D'ailleurs, cela ne s'arrêterait pas nécessairement à ABS. Amoco pourrait mettre en cause Bugsier, le propriétaire du remorqueur Pacific. (Il faut noter que l'État Français n'a jamais poursuivi ABS ; cette société n'a été mentionnée que par les Côtes-du-Nord). Nous ne doutons pas que cette affaire finirait par trouver une solution, mais peut-être seulement après l'an 2000. Dans tous les cas, on ne voit pas pour quelles raisons les autorités judiciaires consacraient autant de temps et d'énergie à régler les comptes entre les différents responsables. Un litige de ce type ne serait pas davantage justifié par les deux aspects du système de responsabilité délictuelle (indemnisation des victimes et incitations à prendre des mesures préventives). La poursuite de ces litiges prendrait sur le temps que les tribunaux doivent consacrer à répondre à de nouvelles demandes justifiées.

"Débroussailler une affaire est plus intéressant si le principe de base qui la sous-tend est erroné que s'il

est juste, car pourquoi s'efforceraient-on de réduire l'application de règles judicieuses ?" *Arrêt Travis v. Gary Community Mental Health Center, Inc.*, 921 F2d 108, 109 (7th Cir. 1990). Amoco ne nous convainc pas que le principe de base de l'Arrêt *Edmonds* est erroné, étant donné les difficultés soulevées par chacune des solutions. Nous n'entendons pas suivre les jurisprudences *Associated Electric Cooperative* et *Leger* et nous refusons d'adopter une règle de partage. Nous n'examinerons pas ici s'il convient de suivre les jurisprudences *Joia* en admettant que ABS vienne contribuer à côté d'Amoco, ou *Self* en adoptant le système d'exclusion de la contribution après transaction. Seul le système de réduction des prétentions aurait nécessité que le tribunal de district détermine dans cette affaire la part de responsabilité éventuellement imputable à ABS, et nous approuvons la décision du tribunal qui n'a pas retenu cette solution.

E

Nous traitons ici de quatre nouveaux points litigieux entre Amoco et les demandeurs français.

I.

Certaines personnes privées demandeurs figurent au procès comme demandeurs en leur nom propre, d'autres comme membres d'associations de commerçants ou de syndicats. Les demandes présentées par l'intermédiaire de deux associations de commerçants et de deux syndicats ont provoqué un litige sur leur fondement à agir.

La société Amoco prétend que les associations et les syndicats ne sont pas fondés à agir, parce que, selon le droit américain, les associations sont habilitées à représenter leurs membres uniquement au titre de leurs intérêts communs. Chaque fois qu'il est question de préjudice individuel, précise la société Amoco, les personnes concernées doivent agir en leur nom propre. Cette position reflète fidèlement la définition du fondement à agir des associations telle qu'elle ressort des jurisprudences *Pennell v. San José*, 485 U.S. 1, 7 n. 3 (1988) et *Hunt v. Washington State Apple Advertising Commission*, 432 U.S. 333, 342-43 (1977), mais toutefois, il s'agit là d'affaires dans lesquelles l'action de l'administration était mise en cause par des associations sans que celles-ci aient un titre particulier à agir pour le compte de leurs membres. Malgré la protestation d'Amoco, les actions en réparation d'un préjudice pour le compte d'autrui sont chose courante qu'il s'agisse des actions de groupes prévues dans Fed.R.Civ. P23 (b) (3), des actions intentées par les syndicats de faillite représentant des centaines de créanciers ou bien des actions en justice de l'État, dans des procès intentés par des exécuteurs testamentaires ou contre eux.

Des actions en représentation d'autrui ont été intentées depuis la fondation de l'État américain. Les tribunaux ont institué la demande collective des créanciers en cas de faillite, par exemple. Ainsi, un créancier peut intenter une action en représentation de tous les autres créanciers de la même catégorie.

Les indemnités obtenues sont partagées avec ceux qui se joignent au procès par la suite. *Handley v. Stutz*, 137 U.S. 366 (1890) ; *Richmond v. Irons*, 121 U.S. 27, 44, 66 (1887) ; *Johnson v. Waters*, 111 U.S. 640, 673-74 (1884). Voir également Yeazell, *From Medieval Group Litigation to the Modern Class Action* (1987). La question soulevée dans chacune de ces affaires est de savoir quelle est réellement la partie fondée à agir. Fed. R. Civ. P. 17 (a). Cela dépend souvent de la loi du lieu ou naît la demande. Les tribunaux fédéraux prennent en considération la loi de l'État concerné pour déterminer si un État peut agir en justice en représentation de ses citoyens *In re Edmond*, 934 F.2d 1304, 1309-11 (4th Cir. 1991) ; *Pennsylvania v. Mid-Atlantic Toyota Distributors, Inc.*, 704 F.2d 125, 128-32 (4th Cir 1983), ou si une personne agit en qualité d'exécuteur testamentaire. Un État ou une nation étrangère peut autoriser des personnes à céder leurs droits litigieux. Dans ce cas, le cessionnaire est la partie habilitée à figurer au procès. C'est avec raison que le tribunal de district s'est tourné vers la loi française pour déterminer si les associations de commerçants et les syndicats sont autorisés à représenter les intérêts de leurs membres.

Les associations françaises de commerçants qui figurent comme demandeurs dans cette affaire sont régies par la Loi de 1901. Une association de ce type peut représenter les intérêts collectifs de ses membres dans un litige. Elle peut également représenter les intérêts individuels de ses membres, à condition toutefois que les statuts de l'association lui confèrent expressément ce droit. Les juristes qui assistent les deux parties dans cette affaire concordent sur ce point de la loi française, mais ils divergent sur son application. Les deux associations dont la capacité de représenter leurs membres a été contestée (l'Union des Commerçants et Artisans de Trégastel et l'Union Pleumeuroise pour la Défense des Intérêts des Commerçants et Artisans) sont régies par des statuts dans lesquels les clauses aménageant le pouvoir de représentation sont identiques :

"Fournir conseil et assistance juridique aux membres actifs ou honoraires de l'Association des Commerçants et Artisans, et le cas échéant, agir en leur nom..."

Cette clause confère un pouvoir de représentation, sans préciser s'il s'agit d'une représentation collective ou individuelle, ni distinguer entre réparation en équité ou financière. Aucune mention n'autorise "expressément" l'association à obtenir des dommages-intérêts en raison de préjudices subis par ses membres ; il s'ensuit qu'aucune de ces associations n'est habilitée à percevoir des dommages-intérêts pour le compte de ses membres. En conséquence, nous rejetons les jugements favorables à l'Union des Commerçants et Artisans de Trégastel ainsi qu'à l'Union Pleumeuroise Pour la Défense des Intérêts des Commerçants et Artisans.

La loi française relative aux syndicats professionnels est différente de celle qui régit les associations de commerçants. L'Article L. 411-1 du Code du travail français stipule (les caractères en italique sont rajoutés par nous) :

"Les syndicats ont exclusivement pour objet l'étude et la défense des droits ainsi que des intérêts matériels et moraux, tant collectifs *qu'individuels*, des personnes visées par leurs statuts".

Les deux syndicats dont la capacité de représentation a été contestée, à savoir la Chambre Syndicale des Agents Immobiliers des Côtes-du-Nord et le Syndicat Ostréicole de la Région de Morlaix, soutiennent que ces dispositions les autorisent à intenter des actions en dommages-intérêts de toute nature au nom de leurs membres. La société Amoco a cité dans sa réplique une décision du Conseil d'État qui, selon elle, limite aux relations de travail la représentation en matière de dommages-intérêts. Arrêt *Saerens*, n° 15.116 (9 nov. 1983). Les syndicats, assistés par un éminent avocat, ont répondu que cette décision concerne uniquement les revendications des employés et ne s'applique pas à la capacité des syndicats de représenter les intérêts commerciaux de leurs membres. Nous comprenons les craintes de voir une interprétation extensive de l'Article L. 411-1 autoriser un syndicat à représenter ses membres dans n'importe quelle affaire, y compris en matière de divorce ou d'expulsion. Étant donné que le présent litige se rapporte à des questions relevant de la compétence d'un syndicat, nous concluons que la Chambre Syndicale des Agents Immobiliers des Côtes-du-Nord et le Syndicat Ostréicole de la région de Morlaix sont autorisés à représenter leurs membres.

II.

Le tribunal de district a accordé 2,25 millions de francs aux particuliers qui ont présenté leur demande en s'appuyant sur la déposition de Jean-Luc Calvez, un comptable qui après avoir réuni un certain nombre de données a mis au point une formule de régression linéaire simple. Calvez est intervenu au procès en qualité d'expert. Pour ses calculs, il a utilisé à juste titre des documents élaborés à partir de déclarations sur la foi d'autrui. Voir Fed. R. Evid. 703. La société Amoco a formulé une objection à l'encontre des déclarations sur la foi d'autrui à partir desquelles les calculs ont été faits et a également souligné le caractère purement spéculatif de tout l'exercice – sinon comment serait-il possible, demande la société Amoco, de savoir que la diminution des bénéfices de ces entreprises est attribuable au déversement d'hydrocarbures ? Un statisticien de l'Université de Stanford, M. William Wecker, a de nouveau procédé à l'analyse des données pour le compte de la société Amoco en utilisant une formule beaucoup plus simple : il a fait la moyenne des résultats de 38 demandeurs pour les années 1977 et 1979, et il en a déduit que toute baisse enregistrée pour l'année 1978 par rapport à cette moyenne pouvait être attribuée au déversement d'h-

drocarbures. Wecker a conclu que, pour 23 des demandeurs, les données sont insuffisantes pour permettre d'effectuer cette simple opération.

La recherche du lien de causalité est problématique à la fois dans son principe et sa théorisation, mais les doutes qui pèsent sur ce résultat n'entachent pas les présentations statistiques. Les modèles de régression sont utilisés pour mieux appréhender la relation entre les variables dépendantes et indépendantes. Lorsqu'elle est bien faite, l'analyse de régression permet d'établir le lien de causalité ainsi que d'en mesurer l'impact. Peut-être existe-t-il des difficultés au niveau des variables que Calvez a choisi d'analyser ou bien dans la spécification du modèle. Toutefois, le tribunal de district ne fait pas référence à l'existence de difficultés de cette sorte, pas plus que les mémoires déposés par la société Amoco ici même. Néanmoins, le juge McGarr a qualifié les calculs de Calvez de "spéculatifs" et a opté pour l'analyse simpliste de Wecker, sans justifier ses raisons ; cela implique que, si le déversement d'hydrocarbures n'avait pas eu lieu, les bénéfices enregistrés par les demandeurs en 1977 auraient augmenté en moyenne de 6,8 % en 1978. Le tribunal a accordé une indemnisation aux 38 demandeurs pour lesquels Wecker avait indiqué qu'il possédait suffisamment de données pour estimer leurs bénéfices de 1978 à ce niveau, et n'a pas accordé d'indemnisation pour les exercices postérieurs. Ensuite, pour 22 des 23 autres demandeurs (ceux pour lesquels les données concernant les années 1977 et 1979 étaient considérées comme insuffisantes), le tribunal a extrapolé et, pour évaluer leurs bénéfices de l'année 1978, il a ajouté 6,8 % à ceux de 1977. Quant au demandeur restant, le tribunal a rejeté sa demande.

La société Amoco conteste l'évaluation de l'ensemble de cet exercice. Après avoir rejeté les calculs de Calvez, précise Amoco, le tribunal aurait dû se prononcer contre les prétentions des demandeurs. Pour Amoco, il ne convient pas d'accorder des dommages-intérêts sur la base des calculs du défendeur. Et en tout état de cause, conclut Amoco, il ne convient pas d'étendre aux 22 demandeurs pour lesquels les données sont insuffisantes le bénéfice des calculs, quelle que soit la théorie appliquée.

Pour nous, les difficultés commencent avec le rejet des calculs de Calvez. Que peut-on reprocher à ces calculs ? Ni la société Amoco, ni le tribunal de district n'ont clairement désigné leur point faible. Il semble que la société Amoco n'ait pas parfaitement saisi la nature et la fonction des régressions linéaires. Si les demandeurs privés avaient demandé le réexamen de ce point en appel, nous aurions été portés à ordonner au tribunal de district de fonder son indemnisation sur les calculs de Calvez. Ceux-ci reflètent une démarche prudente – par exemple, Calvez n'a pas invoqué le fait que la diminution des bénéfices en 1978 réduisait fortement la base sur laquelle allait se fonder la croissance future. Pour nous, nous avons déjà

condamné les projections simplistes qui se fondent sur la croissance exponentielle, dans les arrêts *Boxhorn's Big Muskego Gun Club, Inc. v. Electrical Workers*, 798 F. 2d 1016, 1021-23 (7th Cir. 1986) et *Olympia Equipment Leasing Co v. Western Union Telegraph Co.*, 797 F. 2d 370, 382-83 (7th Cir. 1986). Mais les demandeurs, satisfaits des résultats obtenus d'après les calculs de Wecker, n'ont pas interjeté appel de la décision.

La société Amoco fait erreur en croyant que l'indemnisation repose sur "sa" preuve. Le jugement se fonde sur la preuve administrée par les demandeurs. Les deux experts appelés à la barre ont analysé cette preuve tout en proposant des évaluations divergentes de son importance. La preuve apportée par les demandeurs sert de base à leur indemnisation et ils ont valablement étayé leur demande. Il est inévitable de rencontrer une certaine imprécision lorsqu'il s'agit d'établir le lien existant entre la diminution des bénéfices enregistrée et un déversement de pétrole de cette ampleur. N'importe laquelle des entreprises concernées aurait pu faire faillite (ou bien faire des bénéfices), pour des raisons tout à fait étrangères au sinistre, et l'interaction entre les différentes causes est difficile à démontrer. Calvez et Wecker ont abordé ce problème par le biais de raisonnements différents, et la décision qui en résulte est fondée.

III.

Plusieurs communes des Côtes-du-Nord sont des stations balnéaires. Les entreprises de ces communes ont été indemnisées pour les préjudices dont elles ont établi la preuve ; les communes elles-mêmes demandent 37 millions de francs pour le préjudice causé à leur réputation. Ceci illustre la notion de préjudice moral répandue dans les systèmes juridiques européens inspirés du droit romain, et qui trouve un écho dans la règle du préjudice général ("general damages") que le droit américain reconnaît dans les actions en diffamation. Voir *Brown & Williamson Tobacco Corp. v. Jacobson*, 827 F. 2d 1119, 1938 (7th Cir. 1987) ; *Prosser and Keeton on Torts*, 843. Aux États-Unis, le témoignage d'un expert appelé à se prononcer sur une récession dans l'activité touristique chercherait à déduire la valeur actuelle des pertes potentielles de l'activité projetée dans l'avenir ; en France, le tribunal est plus enclin à indemniser des dommages liés à des pertes enregistrées dans le passé (dans le cas présent, il s'agit de pertes correspondant à la saison touristique de l'année 1978) et à rajouter un montant laissé à l'appréciation des juges pour le préjudice futur.

Les parties croisent le fer sur la signification du droit français et l'opportunité d'indemniser le préjudice porté à la réputation en l'absence de preuve de dommage subi. Mais elles s'accordent toutefois à reconnaître le pouvoir discrétionnaire du juge en matière d'indemnisation du préjudice moral (notamment pour ce qui concerne la fixation du montant de l'in-

demnité). Ici, le juge McGarr a usé de son pouvoir discrétionnaire pour rejeter les revendications des communes et il a invoqué trois raisons à l'appui de sa décision : premièrement, le préjudice "doit pouvoir être évalué de façon suffisamment certaine pour fixer une indemnisation d'un montant correspondant ; deuxièmement, les calculs présentés à l'appui de la demande sont de nature "spéculative" ; troisièmement, les hôtels et autres commerces ont déjà été indemnisés pour le préjudice qu'ils ont fait valoir et "leur accorder des dommages-intérêts supplémentaires ferait double emploi".

Lewis Perl a tenté de quantifier le préjudice porté à la réputation des communes. Il a présenté un modèle de régression au moyen duquel il a essayé de déduire la perte d'avantage subie par le consommateur, c'est-à-dire, la perte de jouissance subie par ce dernier lorsqu'il prend ses vacances dans d'autres lieux de villégiature que sa station balnéaire favorite en Bretagne. Perl a utilisé l'augmentation du temps de voyage comme indice de la perte d'avantage du consommateur. Il ne peut s'agir là que d'un indice approximatif, car les vacanciers voyagent souvent sur de longues distances pour atteindre des destinations jugées supérieures et ils y trouvent leur compte. Néanmoins, cette estimation vaut largement les autres estimations et approximations qu'un expert appelé à témoigner peut formuler et elle apparaît substantiellement moins "spéculative" que les recherches d'un lien de causalité tiré par les cheveux, si fréquentes dans les procès. Il ne faut pas mépriser les efforts destinés à évaluer les préjudices à cause de leur imprécision inévitable. Comme Hume l'a fait observer, il est "spéculatif" de se demander si le soleil se lèvera demain. George Stigler, le lauréat du prix Nobel qui a analysé les calculs de Perl pour le compte d'Amoco, a conclu que ce travail de Perl a été effectué conformément aux règles de compétence professionnelle. Même si l'interprétation des conclusions d'un modèle de régression peut toujours faire l'objet d'une contestation, elles n'en demeurent pas moins valables.

En tout état de cause, trois raisons permettent de considérer les estimations de Perl comme insuffisantes pour entraîner une indemnisation des préjudices. Premièrement, même si la réduction des avantages retirés par le consommateur constitue un véritable préjudice social, les personnes à indemniser en réparation de ce préjudice sont les consommateurs plutôt que les entités administratives. Perl ne fournit aucune estimation du préjudice subi par les communes elles-mêmes. Deuxièmement, l'important détournement de voyageurs constitue pour les communes des Côtes-du-Nord un préjudice que l'on peut évaluer, mais d'un autre côté, par compensation, cela représente un gain pour d'autres lieux de villégiature. Or les tribunaux n'octroient généralement pas de dommages-intérêts pour des faits qui se limitent simplement à faire passer la clientèle commerciale d'un vendeur à un autre. Par exemple, *Grip-Pak, Inc. v. Illinois Tool Works, Inc.*, 694 F. 2d 466, 473-74 (7th Cir.

1982) ; *Rickards v. Sun Oil Co.*, 23 N.J. Misc. 89, 41 A. 2d 267 (1945) ; voir Landes & Posner, *Economic Structure of Tort Law* 251-255. (On peut cependant exprimer une réserve qui peut se révéler importante : la limitation de la capacité des nouveaux fournisseurs peut leur faire atteindre leur courbe de coût marginal, ce qui produit un véritable préjudice social, des rentes économiques et des prix plus élevés pour le consommateur. Personne ne suggère que le détournement d'activité au détriment de la Bretagne est susceptible de produire un effet identique ailleurs. Dans tous les cas, cette possibilité fait seulement ressortir que ce sont les consommateurs qui subissent un véritable préjudice). Troisièmement, l'utilisation du temps de voyage comme indice du préjudice subi par les consommateurs (ils ne retirent aucun avantage compensatoire d'avoir à se tourner vers de nouvelles destinations) suppose que les vacanciers qui délaissent la Bretagne feront un autre voyage. Aucun critère économique ne permet de l'affirmer ; certains consommateurs se tourneront vers la lecture, la musique ou les vins en guise de substitut ; peut-être retarderont-ils leur voyage d'un an, ou feront-ils un voyage plus long à un autre endroit sans que cela leur coûte plus cher.

La question se pose alors dans les termes suivants : la loi française exige-t-elle réellement qu'une personne publique se voie attribuer des dommages-intérêts, même lorsque ses efforts pour démontrer qu'elle a subi un préjudice spécifique échouent ? Les communes prétendent que oui, citant à l'appui deux décisions de justice : *La Prud'homme des Pêcheurs de Bastia v. Montedison* (T.G.I. de Bastia, 4 juillet 1985) et une ordonnance du T.G.I. d'Angoulême, n° 62/89 (du 8 mars 1989). Comme il est d'usage dans les pays de Code civil, les tribunaux n'expliquent pas la portée et la motivation de leurs décisions. C'est généralement le domaine d'élection des "glossateurs", et sur notre sujet, il semble qu'aucun commentaire de doctrine n'ait jamais été publié. (Tout du moins, les parties n'en ont cité aucun). La société Amoco réplique en citant une décision de la Cour de Cassation, n° 78-92.697 (13 novembre 1979), et un jugement de la cour d'Appel : *Capitaine du World Mead v. Ville du Pouliguen* (3 novembre 1965). La décision de la Cour de Cassation (le degré le plus élevé de juridiction civile en France) mérite que l'on s'y arrête car pour des affaires de caractère pénal de ce type, le droit français fixe des conditions de preuves très strictes ; on ne saurait ignorer la jurisprudence *World Mead* et la réponse de la Cour de Cassation aux décisions des tribunaux de première instance sur lesquelles s'appuient les communes coupe court à leurs revendications. Les communes répliquent :

(qu') "Amoco s'efforce également de tirer avantage du fait que ses deux exemples sont des décisions de cour d'appel. Toutefois, comme la France ignore le principe de *stare decisis*, le degré de juridiction a peu d'importance.

Cette réplique confond précédent et jurisprudence faisant autorité. La France est un pays de droit codifié où il n'est pas admis que les décisions de justice créent la loi. Voir Merryman & Clark, *Comparative Law : Western European and Latin American Legal System* 551-87 (1978). Les décisions de justice et les commentaires de doctrine éclairent le sens du code, mais seul le code a valeur de loi. Cependant, la France possède un système de tribunaux hiérarchisé. (Ou plutôt elle en possède deux : d'un côté les tribunaux civils au-dessus desquels se trouve la Cour de Cassation et de l'autre côté les tribunaux administratifs au-dessus desquels se trouve le Conseil d'État. Chacun de ces deux organes est l'instance suprême au sein de son ordre de juridiction). Les tribunaux de rang inférieur sont censés tenir compte des décisions de la juridiction supérieure. Quelle que soit la doctrine officielle, ces tribunaux doivent éviter les pertes de temps. Les décisions antérieures de la Cour de Cassation et des cours d'appel intermédiaires donnent une idée précise des positions qu'elles adopteront demain. Au sein d'un système de Code civil, aucun élément n'est de nature à contredire la maxime de Holmes selon laquelle les décisions des tribunaux font loi. Les demandeurs français invoquent à chaque instant des sources jurisprudentielles et les communes s'appuient particulièrement sur les jugements des tribunaux de Bastia et d'Angoulême. Ils ne peuvent pas facilement les contourner et nier que les jugements des tribunaux français s'imposent.

A notre sens, l'arrêt *World Mead* pose le principe qu'une commune peut se voir accorder des dommages-intérêts au titre d'un préjudice porté à sa réputation, à condition qu'elle démontre avoir subi un dommage *propre*. Nous comprenons que le tribunal de district a conclu que les communes n'ont pas réussi à démontrer leur préjudice. Bien que le tribunal de district n'ait pas indiqué ses motivations, de bonnes raisons auraient pu être invoquées, et donc la décision n'est pas vraiment contestable. Le professeur Ibrahim Fadlallah, le principal expert juridique cité par les communes sur ce point, a certifié qu'aux termes de la loi française "le préjudice moral est laissé à l'appréciation du juge... Il n'y a pas de moyen spécifique pour mesurer le préjudice moral. Aussi, il appartient au juge de former sa propre conviction en la matière". Le juge a exprimé la conviction que le principe du préjudice moral ne s'applique pas à l'affaire qui nous occupe, et il n'a pas abusé de son pouvoir d'appréciation pour parvenir à cette conclusion.

IV.

La société Amoco prétend que le tribunal de district a commis une erreur portant sur un montant de près de 4 millions de francs au moment de se prononcer définitivement. La marine française a demandé environ 18,8 millions de francs pour couvrir les coûts de fonctionnement de ses navires et de ses avions pendant les opérations de nettoyage. Le tribunal de district a retranché 25 % de cette somme, pour élimi-

ner certaines charges qui lui semblaient impropres et il a par ailleurs soustrait 3,5 millions de francs correspondant à son estimation des coûts ordinaires de fonctionnement des navires et des avions. (Nous avons infirmé cette soustraction, voir VII.C supra). En outre, le juge Mc Garr a écrit qu'il avait l'intention de soustraire encore 30 %, parce que la marine ne s'était pas montrée efficace dans l'opération d'épandage. La société Amoco observe que ces 30 % n'apparaissent pas dans le calcul final et nous demande de déduire de celui-ci un montant de quelque 3,6 millions de francs pour en tenir compte.

S'il ne s'agit que d'un problème de calcul, la société Amoco aurait dû demander au tribunal de district de refaire les comptes. (La société Amoco a présenté au tribunal de district une requête en révision comportant une liste d'erreurs de calcul autres que celle-ci sur laquelle l'attention du juge McGarr ou du juge Norgle n'a jamais été attirée). Aujourd'hui devant notre tribunal, la question se pose de savoir si la société Amoco peut *légalement prétendre* à cette réduction de 30 %. Nous sommes moins enclins aux réductions en pourcentage que ne l'était le juge McGarr. La victime d'un préjudice a droit à être indemnisée de son préjudice et pas seulement de 70 % de celui-ci (cela reviendrait en fait à moins de 56 %, le tribunal de district ayant appliqué une réduction de 25 %, puis soustrait une somme de 3,5 millions de francs, et même à moins de 50 % si le tribunal avait opéré une autre déduction de 30 %).

Amoco n'explique pas pourquoi les erreurs commises dans l'épandage des dispersants impliquent une réduction des dommages-intérêts dus à la marine. Peut-être le fait que les demandeurs n'aient pas atténué le préjudice subi en appliquant correctement les dispersants peut-il justifier une réduction des prétentions concernant le coût des opérations de nettoyage des plages (car un meilleur épandage des dispersants aurait empêché une partie du pétrole d'atteindre les côtes). Amoco n'a pas demandé une telle réduction. En effet, les dépenses liées à l'utilisation des navires et des avions n'auraient pas été réduites du fait d'un meilleur épandage des dispersants ; bien au contraire, cela aurait pu entraîner une augmentation des coûts. Par conséquent, comme l'intention du tribunal de district d'imposer une réduction de 30 % n'était pas justifiée, la décision de ce tribunal ne faisant pas figurer ladite réduction ne constitue pas une décision entachée d'erreur et donc susceptible d'être révisée.

F.

La société Shell International Petroleum Company, Ltd (SIPCO) est une société de droit britannique, et comme toutes les autres entreprises concernées par le transport et l'assurance, elle est une filiale de Royal Dutch Petroleum Co., une société néerlandaise. SIPCO était l'affréteur de l'Amoco Cadiz (affrètement à temps). SIPCO a acheté le pétrole et les services de transport pour le compte d'autres filiales du même groupe de sociétés. Outre la location de l'Amo-

co Cadiz, SIPCO a acheté 121.157 tonnes longues de pétrole brut léger iranien et 98.460,32 tonnes longues de pétrole brut léger d'Arabie. Le prix du brut léger d'Arabie était de 12,6966 \$ le baril F.A.B. Golfe persique, et celui du brut léger iranien était de 12,7510 \$ le baril F.A.B. Golfe. La propriété du pétrole a été transférée à bord de l'Amoco Cadiz à Shell Nederland Raffinaderij B.V. (Shell Netherlands) et à Shell U.K. Limited (Shell U.K.) au moyen de connaissements C.A.F. Shell U.K. a acheté 89.000 tonnes longues de brut léger d'Arabie et Shell Netherlands le reste de la cargaison. SIPCO a établi le prix C.A.F. (pour coût, assurance, fret ; voir UCC § 2-320).

Après la perte de la cargaison, Petroleum Insurance Limited (PIL) a indemnisé Shell U.K. et Shell Netherlands de l'intégralité du prix C.A.F. en dollars US (soit 22.879.732 \$) et a été subrogé dans leur demande contre Amoco. Avant que PIL ne puisse réagir, Amoco Transport a pris les devants : Amoco a intenté une action à Chicago en invoquant la Loi sur la limitation de responsabilité. PIL a répondu par une demande reconventionnelle et Amoco a été débouté de son action en limitation de responsabilité (décision que nous avons confirmée), PIL maintenant sa demande. La charte-partie entre la société Amoco Transport et SIPCO précise que tous les litiges seront résolus dans le cadre du droit britannique et que tous les connaissements doivent contenir une clause identique concernant le choix du droit applicable. Ainsi en est-il pour les connaissements délivrés à Shell U.K. et Shell Netherlands. Nul ne conteste la validité de ces clauses. Cf. *The Bremen v. Zapata Off-Shore CO.*, 407 U.S. 1 (1972).

Le tribunal de district a appliqué le droit anglais et a calculé les dommages-intérêts comme suit. Il a pris pour base le prix en dollars F.A.B. Golfe persique. Il a ajouté le taux d'assurance contractuel (0,113 %), mais il a refusé d'ajouter le taux contractuel de transport, soit 1,95 million de dollars. Au lieu de cela il a ajouté le prix du transport sur le marché au comptant, qu'il a évalué à 820.233,14 \$. Ensuite, il a déduit 0,5 % du montant total pour refléter l'évaporation et autres pertes qui surviennent normalement en cours de livraison. Finalement il a transformé en livres sterling le montant de l'indemnisation en dollars, après avoir estimé que la livre sterling était la monnaie dans laquelle les acheteurs avaient subi leur préjudice. Il a opté pour le choix d'un taux de change de 1,93 \$ pour une livre, taux en vigueur au moment où PIL a payé Shell U.K. et Shell Netherlands. Le montant final accordé était de 11.212.349,50 £. Le tribunal a ajouté des intérêts compensatoires au taux annuel de 7,22 %, sans intérêt dans la partie VII.G.3 ci-dessous et nous aborderons ici les autres questions.

I.

PIL prétend qu'en introduisant une action en limitation de responsabilité Amoco Transport a renoncé à bénéficier des avantages attachés aux dispositions concernant le choix du droit applicable prévues dans

la charte-partie et dans les connaissements. PIL estime qu'il est illogique de la part d'Amoco de soutenir avec insistance que sa responsabilité se chiffre au montant le plus faible de deux montants, l'un prévu par contrat et l'autre par la loi, renonçant ainsi à l'une des deux possibilités offertes. La position avancée n'est nullement illogique mais à supposer qu'elle le soit, qu'en résulterait-il ? Les parties qui se présentent devant les juridictions fédérales peuvent adopter des positions illogiques (cf. Fed. R. Civ. p. 8(e) (2)), à condition que chacune des positions satisfasse aux conditions de la Règle 11. Amoco a compliqué la tâche de PIL au point de le faire renoncer à certains éléments essentiels de ses prétentions. Bien qu'une partie qui se prévaut d'un point de fait ou de droit peut se voir interdire de changer de position ultérieurement – cf. *Astor Chauffeured Limousine Co v. Runnfeldt Investment Corp.* 910 F. 2d 1540, 1547-49 (7th Cir. 1990) – Amoco ne s'est pas prévalu de la loi sur la limitation de responsabilité. A moins que le droit fédéral ne contraigne Amoco à choisir entre les droits que lui confère (théoriquement) la loi et ceux découlant du contrat, il peut se prévaloir des uns et des autres.

Se fondant sur le cas du *Titanic*, 233 US 718, 731-33 (1914), PIL affirme que le droit maritime laisse le choix au propriétaire d'un navire. Or, dans l'affaire du *Titanic*, le juge Holmes n'a rien déclaré de tel. Après le naufrage du *Titanic*, un navire britannique, lors de son voyage inaugural à destination des États-Unis, certains passagers attaquèrent son propriétaire en justice aux États-Unis. Ce dernier invoqua la Loi de limitation de responsabilité et le tribunal considéra qu'un navire étranger peut se prévaloir de cette limitation devant les tribunaux des États-Unis. "Cette loi limite clairement l'indemnisation... dans le cas où elle ne peut se prononcer sur les droits". Id. 733. "Il ne nous est pas possible de nous prononcer sur les droits", tous étant d'accord sur le fait que cette question relevait du droit anglais. Comment a-t-on pu trouver le principe d'un choix dans le *Titanic*, cela reste un mystère. Il n'y avait rien à choisir. Le droit positif applicable était celui du Royaume-Uni et la Cour Suprême considéra qu'un tribunal américain ne pouvait pas accorder une réparation supérieure à celle prévue par le Congrès. Personne n'a soutenu que si le tribunal avait tranché dans l'autre sens sur la question de la limitation de responsabilité, la base du droit positif retenue aurait été celle du droit américain. Aucune des affaires concernant PIL ne confirme une telle conclusion et *Black Diamond SS Co. v. Robert Stewart & Sons, Ltd*, 336 U.S. 386 (1948), tranche en faveur de la négative.

Black Diamond affirme qu'une personne lésée qui intente une action en justice aux États-Unis obtient la plus faible des sommes accordées soit par la Loi sur la limitation de responsabilité soit par une législation étrangère applicable au même type de naufrage. Dans l'affaire *Black Diamond*, le propriétaire du navire intenta une action en limitation de responsabilité aux États-Unis, ce qui, dans l'esprit de PIL, exclut le béné-

fice d'un droit quelconque découlant d'une législation étrangère. Cependant le tribunal a estimé que le propriétaire pouvait se voir appliquer la règle belge de limitation et également les dispositions du droit américain 336 U.S. 395-96. Il n'existe aucune raison de principe pour distinguer un texte de loi étranger (*Black Diamond*) de la "common law" étrangère à laquelle se réfère une clause sur le choix du droit applicable (l'affaire qui nous occupe). En conséquence nous considérons qu'en introduisant une action en limitation de responsabilité, le propriétaire ne renonce pas aux arguments fondés sur le droit étranger. Tranché dans ce sens dans l'affaire *Bethlehem Steel Corp.*, 631 F. 2d 441, 446 (6th Cir. 1980). Dans la mesure où il a été soutenu le contraire in *Morse Electro Products Corp. v. SS Great Peace*, 437 F. Supp. 474, 487 (D.N.J. 1977), l'argument traité n'est pas convaincant.

II.

Le droit anglais reconnaît aux armateurs (et donc à PIL) le droit d'être indemnisés pour la valeur de la cargaison au port de destination, c'est-à-dire pour le coût du remplacement de la marchandise perdue. Amoco et PIL ont convenu qu'il n'y a pas en Europe de marché actif pour 200 T. de brut ; qu'un tel marché n'existe qu'à proximité des têtes de puits ou aux têtes de puits elles-mêmes. Lorsqu'il n'y a pas de marché actif au point de destination, les tribunaux britanniques reconstituent le prix en utilisant le coût au lieu d'origine auquel ils ajoutent l'assurance et le transport. En principe cela revient au même. Le marché de destination ne pourrait avoir un prix inférieur (du moins pas pour longtemps étant donné que les approvisionnements se tarifieraient) et la concurrence provenant d'un afflux d'approvisionnements empêcherait le maintien prolongé d'un prix élevé. Le prix du pétrole FAB Golfe persique avait été stipulé et Amoco avait été d'accord pour trouver que le prix contractuel de l'assurance – calculé directement à partir du taux concurrentiel en vigueur aux bourses d'assurance de Londres – était convenable. Malheureusement, les parties ne tombèrent pas aussi facilement d'accord lorsque se posa la question du fret.

La question du coût du transport est la dernière question que l'on aurait cru susceptible de diviser les parties. Le transport est ce qu'Amoco Transport a vendu à SIPCO dans les conditions de la charte-partie. Cependant aucune des parties n'affirme que le coût réel de l'affrètement et de l'exploitation de l'Amoco Cadiz a une réelle impotence. PIL demanda au tribunal de lui accorder 1,95 million de dollars, somme précisée dans les transactions entre SIPCO et les acheteurs. Amoco insista pour faire admettre que la bonne évaluation était le prix auquel SIPCO aurait affrété un moyen de transport sur le marché au comptant en mars 1978. Le tribunal de district se rangea au côté d'Amoco et évalua le prix du marché au comptant à 820.233,14 \$. PIL ne conteste pas ce calcul mais reprend son argument selon lequel le prix, dans les contrats SIPCO-acheteur, est la seule évaluation ap-

propriée. Pour aucune des parties les décisions anglaises n'apportent des éclaircissements sur ce point ; l'une et l'autre nous soumettent la question comme s'il s'agissait d'une question fondamentale.

Le coût du fret de près de 2 millions de dollars que SIPCO a ajouté à la facture ne reposait pas sur un prix de marché courant ou sur le coût d'exploitation de l'Amoco Cadiz lui-même. C'était ce qu'un économiste appelle un prix de transfert-écriture comptable passée entre deux parties d'une entreprise commune. Les conglomérats fixent souvent des prix de transfert pour imiter le marché, sachant qu'un prix détaché de considérations liées à ce marché pourrait conduire les cadres du groupe à prendre de mauvaises décisions. Si le transport est fixé à un niveau trop élevé, les acheteurs clients de Shell pourraient se tourner vers le marché au comptant européen pour acheter leur pétrole au lieu de se le procurer auprès de SIPCO en grosses quantités, ou bien SIPCO pourrait essayer d'augmenter son bénéfice comptable en faisant payer à d'autres sociétés affiliées un prix excessif pour son service transport alors que le pétrole débarqué en Europe pourrait être obtenu à un coût moins élevé. Cf Robert G. Eccles, *Transfer pricing as a Problem of Agency, in Principals and Agents ; The Structure of Business* 151 (Pratt & Zeckhauser eds. 1985). Toutefois des familles d'entreprises existent en partie pour substituer la hiérarchie au marché et les conglomérats fixent souvent des prix de transfert avec un souci de stabilité, non seulement pour la comptabilité mais aussi dans les schémas d'interaction entre sociétés apparentées. Bien que le marché du transport océanique international varie considérablement, les sociétés affiliées à Shell fixent des prix de transfert tout à fait stables. La somme fixée par SIPCO reflétait un coût moyen. SIPCO calculait le coût total auquel revenait l'exploitation de la flotte de Shell (plus de 300 navires dont deux tiers environ étaient sa propriété et l'autre tiers affrété) et divisait par le nombre de tonnes transportées pour arriver au coût par tonne appliqué à Shell U.K. et à Shell Netherlands.

SIPCO avait sans doute fixé le prix de transfert qu'il estimait correspondre à la meilleure combinaison entre incitation et stabilité. Ses options ne lient pas les tiers. Le tribunal devait trouver le prix du marché (ou au moins un prix de marché). Bien que, comme le fait observer PIL, les entreprises de Shell n'aient pas loué un nouveau navire au prix de marché en mars 1978, Shell accepta une baisse de stocks et les reconstitua grâce aux approvisionnements en pétrole provenant du reste de sa flotte ; il ne s'ensuit pas que le prix du transport qu'il a pu faire payer à Amoco soit le prix du déplacement moyen de Shell.

Il faut se rappeler que la raison qui milite en faveur de l'utilisation de la méthode CAF est qu'elle permet d'obtenir un prix voisin du prix du marché au lieu de livraison. Supposons que Shell ait construit une flotte très coûteuse à exploiter et qu'il ait affrété des navires supplémentaires (tels que l'Amoco Cadiz) à un prix

supérieur à celui du marché. Ces dépenses représentent des coûts fixes. En cas de crise du marché des pétroliers, le prix du pétrole en Europe sera fixé par des sociétés qui sont capables de livrer du pétrole au coût de transport le plus faible à la date considérée. Shell ne peut vendre plus cher que ses concurrents ; c'est *leur* coût de transport et non ceux de Shell, qui détermine la valeur du pétrole en Europe. Les sociétés affiliées à Shell devront absorber les dépenses que représentent des coûts de transport plus élevés.

Donc, la reconstitution du prix du marché doit aboutir au prix du pétrole FAB-Golfe persique, augmenté du prix du marché de l'assurance, et du prix du marché du transport que paient les concurrents de Shell. Seul Amoco a offert une estimation du prix que paient les concurrents. Le prix du marché au comptant peut ne pas être une estimation convenable. A un moment donné il peut y avoir un pétrolier ou deux qui souhaitent transporter du pétrole à bon marché (la seule autre possibilité étant de rester à quai) ; le prix européen du pétrole sera déterminé par ce qu'il en coûte de transporter *suffisamment* de pétrole pour satisfaire la demande marginale. Les mouvements portant sur de grandes quantités conduiront le secteur des transports maritimes à se rapprocher de sa courbe de coût marginal faisant ainsi grimper les prix. De sorte que finalement le coût moyen de SIPCO constitue une meilleure estimation que le prix du marché au comptant étant donné l'objectif visé par l'estimation. Mais PIL, qui n'a porté aucune attention à l'importance de la détermination du coût du fret, n'a pas fourni au tribunal une estimation du coût que ses concurrents auraient supporté pour transporter de grandes quantités de pétrole en mars 1978. Le tribunal de district était en droit d'accepter la seule estimation du prix de marché qui lui était présentée.

III.

Aucun chargement d'un produit en vrac n'arrive sans subir de pertes ; blé renversé ou gâché, pétrole évaporé (ou séjournant en un endroit d'où il ne peut être extrait). Les tribunaux anglais considèrent qu'une livraison par le transporteur représentant 99,5 % d'un chargement en vrac est conforme au connaissance. *Gatol International Inc. v. Tradax Petroleum Ltd.* (1985) 1 Lloyd's Rep. 350 (Q.B.) ; *Shell International Petroleum Co. v. Seabridge Shipping Ltd* (1977) 2 Lloyd's Rep. 436 5Q.B.) ; mais voir également *Amoco Oil Co. v. Parpada Shipping Co.*, (1987) 2 Lloyd's Rep. 69 (Q.B.) (0,2 % est la tolérance maximum à moins que le contrat ne précise un pourcentage plus élevé). Le droit des États-Unis prévoit une tolérance du même ordre (cf. *Spencer Kellogg v. S.S. Mormacsea*, 703 F 2d 44, 45 n.2 (2d tribunal Cir. 1983) (une diminution de 0,5 % est une "tolérance commerciale normale"). Amoco a demandé au juge de district de conclure qu'au Royaume-Uni un tribunal demanderait que le transporteur ne rémunère l'armateur que pour 99,5 % de la valeur d'un chargement ayant fait l'objet

de pertes. Le juge de district a été d'accord pour déduire 0,5 % des dommages accordés à PIL.

Une fois de plus il est nécessaire de rappeler ce que donne le prix CAF dans ce cas. Ce prix se substitue à celui du prix du marché du pétrole en vrac situé en un lieu qui ne dispose pas d'un marché actif. Le prix *en Europe* est l'objectif, la base de l'indemnisation. L'évaporation ou autres freintes influent sur la quantité de pétrole qui arrivera à destination pour une cargaison donnée, mais elles influent également sur le prix. Considérons un exemple simple. Supposons que la moitié du volume de chaque cargaison disparaisse par évaporation ou peut-être parce que le pétrolier utilise le pétrole comme carburant (peu importe que la diminution de la quantité de pétrole soit de 0,5 % ou de 50 % ; nous utiliserons le chiffre le plus élevé pour les besoins de l'exposé). Supposons en outre que le pétrole coûte 12 \$ le baril dans le Golfe Persique. Combien coûterait alors le pétrole brut en Europe ? Au moins 24 \$ le baril. A moins qu'un pétrolier puisse obtenir 24 \$ par baril il serait sans intérêt d'acheter et de transporter cette marchandise (on suppose dans cet exemple que le Golfe Persique est la source d'approvisionnement marginale de l'Europe, de sorte que le prix du pétrole en provenance du Golfe est le prix de tout le pétrole en Europe).

Comment les tribunaux doivent-ils traiter la freinte lorsque les prix diffèrent au départ et à l'arrivée ? La réponse dépend du prix qu'ils utilisent pour le calcul. Reprenons l'exemple. Cent barils de pétrole à 12 \$ pièce quittent le Golfe Persique ; 50 barils de pétrole, qui peuvent être vendus 24 \$ le baril, arrivent à Rotterdam. Le chargement vaut 1.200 \$ aux deux endroits :

$$100 \times 12 = 50 \times 24 = 1.200.$$

L'indemnisation pour la perte totale de la cargaison à l'un ou l'autre endroit, où en un point quelconque situé entre ces deux endroits, doit être de 1.200 \$. Ce chiffre peut s'obtenir de deux manières : en multipliant le prix à destination par la quantité livrée, ou le prix au départ par la quantité chargée. Dans les cas où est autorisée une déduction pour freinte on utilise le prix à destination. Quand *on connaît* le prix à l'origine et que l'on essaye *d'en déduire* le prix à destination, l'approche correcte consiste à utiliser le coût une fois chargé et non pas à déduire la freinte en route. Ce que le juge de district a fait, cependant, a été de multiplier le prix à l'origine par la quantité livrée. Le droit du Royaume-Uni ne permet pas cette combinaison. Nous rejetons l'application de la réduction de 0,5 % faite par le tribunal de district.

IV.

Après avoir calculé l'indemnisation de PIL en dollars le juge de district a converti le montant accordé en livres sterling et rendu le jugement dans cette devise. La conversion au taux de 1,93 \$ la livre est coûteuse pour PIL car la livre a baissé par rapport au dollar entre le naufrage de l'Amoco Cadiz et la conversion. A la date de la conversion de l'indemnisation en livres

par le tribunal, le taux de change était de 1,82 \$. Il est aujourd'hui de 1,77 \$ environ (Amoco demanda d'abord au juge de district de rendre le jugement en livres en février 1985, alors que la livre valait 1,0865 \$. Le juge de district changea de devise parce que le droit anglais exige que le tribunal utilise la monnaie dans laquelle "le dommage est supporté" (*The Despina R*, (1979) A.C. 685, 701 ; *The Kefalonia Wind* (1986) 1 Lloyd's Rep. 273, 291) à savoir selon le tribunal la livre sterling. Voir également *Miliangos v. George Frank* (Textiles) Ltd (1976) A.C. 443 (H.L. (E)) (rejetant expressément les cas précédents qui avaient imposé la livre sterling au juge britannique).

Nous comprenons les préoccupations de PIL au sujet du taux de change retenu. Il est toutefois surprenant que PIL commence par l'argument selon lequel un tribunal américain doit obligatoirement rendre un jugement en dollars. Qu'y a-t-il à redire à la livre sterling. PIL est une société anglaise ; la livre sterling est la devise de son pays d'origine. PIL exprime la crainte qu'Amoco refuse de payer ; comment exécuter un jugement rendu en livres pour des actifs situés aux États-Unis ? Ou, que se produirait-il, se demande PIL, si Amoco choisissait de se conformer au jugement en tenant compte des mouvements du marché des changes ? Dans le monde entier les tribunaux rendent des jugements dans des devises différentes de la leur. PIL, qui opère dans le monde entier, ne nous dit pas qu'il a rencontré dans d'autres pays des difficultés imputables à l'utilisation de devises fortes (c'est-à-dire librement convertibles) autres que celles que l'on rencontre dans la juridiction compétente. La perception de la somme en cause est simple à partir du moment où l'on admet que des dollars peuvent être transformés en une quelconque autre devise de sorte qu'un jugement rendu en marks ou en yen peut être exécuté en dollars. Un jugement rendu dans une monnaie étrangère peut être exécuté soit dans cette monnaie soit par le paiement d'un montant équivalent en dollars calculé au taux de change en vigueur à la date du paiement. *Restatement (3d) of the Foreign Relations Law of the United States* § 823 commentaire b (1986). Le paiement à terme ne suscite pas non plus de problème particulier. Dès que le tribunal a fait connaître sa sentence, les parties peuvent éliminer le risque de change en recourant au marché à terme des devises. Par exemple si PIL désire se couvrir contre le risque d'une baisse de la livre par rapport au dollar, il peut acheter des dollars à terme en promettant de payer en sterling, PIL pourra clore sa position à terme et recevoir la valeur en dollars de la somme fixée par le tribunal.

Aux États-Unis les sommes allouées par les tribunaux fédéraux sont rarement libellées dans une monnaie autre que le dollar – la somme en question ici est peut être la première à ne pas suivre cette tradition – parce que l'article 20 du Coinage Act de 1792 repris par l'art. 371, 31 USC (1976), stipulait que "la monnaie de compte aux États-Unis est exprimée en dollars... et toutes les actions en justice doivent se

conformer à cette règle". Le Congrès a abrogé cet article du Coinage Act en 1982, section 5101 de Pub. L. 97-258, 96 Stat. 980. Cf 31 U.S.C. § 5101. Il n'existe aujourd'hui aucune disposition interdisant de rendre un jugement dans la devise appropriée. *Restatement (3d) of Foreign Relations* § 823 (1) ; cf. également *Uniform Foreign Money Claims Act* § 7 (b) (1989) ; UCC § 3-107 (2).

Un jugement rendu dans une devise étrangère présente surtout de l'intérêt lorsque les opérations commerciales concernées ont été réalisées dans cette devise. Les parties qui réalisent leur transaction en francs, en roubles, en pesos, en yuans, en bolivars ou en australs, acceptent le risque de change de la valeur de cette monnaie ou prennent des dispositions pour se couvrir contre ce risque. Le calcul d'une somme allouée par jugement en cruzeiros et sa conversion en dollars créent un risque que les parties n'acceptaient pas – le risque de voir le juge choisir une date impropre ou utiliser une devise que personne n'avait envisagée dans son plan de couverture. De vives discussions à propos de la date de conversion sont inévitables chaque fois que le juge rend son verdict en dollars pour rembourser des dommages dont la valeur est libellée dans une autre devise. Comparer *Afga-Gevaert, A.G. v. A.B. Dick Co.*, 879 F. 2d 1518, 1524-25 (7th Cir. 1989), avec *Ingersoll Milling Machine Co. v. J. Granger*, 833 F. 2d 680, 692 (7th Cir. 1987). Ainsi la règle britannique doit être utilisée aux États-Unis également – non parce qu'une disposition du contrat en cause prévoyant le choix du droit applicable l'exige, mais parce que c'est la règle dans le domaine commercial. Le tribunal devait rendre son jugement en utilisant la devise que les parties avaient elles-mêmes choisie pour leurs opérations, la devise dans laquelle "le dommage est supporté". Tous les problèmes concernant la date de conversion disparaissent et la stratégie utilisée par les parties pour se couvrir se déroule sans obstacles.

Assez longtemps les parties ont débattu de la manière dont un tribunal anglais aurait déterminé la devise dans laquelle Shell Netherlands et Shell U.K. "avaient supporté le dommage". Le juge de district a considéré que ces deux sociétés avaient supporté le dommage en sterling parce que a) c'est la devise dans laquelle elles tiennent leur comptabilité (tout le groupe Shell établit ses comptes consolidés en sterling avec des entrées parallèles en dollars) et b) c'est la devise que reçoivent les acheteurs quand ils revendent leur chargement. La raison b) n'a pas de rapport avec la question et elle n'est pas fondée. Elle est sans rapport avec la question parce que la perte d'un produit dont la valeur est exprimée en dollars est une perte en dollars (elle doit être comblée par des dollars) même si l'on envisage de raffiner le produit et de le vendre contre les roupies ou des zlotys ; elle est non fondée parce que Shell Netherlands reçoit des florins pour ses produits. Si la devise de revente était pertinente, les dommages seraient toujours accordés dans la devise du pays de la partie qui obtient gain de

cause, ce qui n'a qu'un rapport accidentel avec la répartition du risque de change entre les parties à la transaction, qui appelle un jugement dans la devise utilisée par les parties pour effectuer leurs opérations. *The Despina R*, (1979) A.C. - 698.

En dépit du fait que les conventions comptables, de même que les devises utilisées lors de la revente projetée, sont sans rapport évident avec le risque de change lié aux *transactions*, un tribunal britannique accorderait du poids à la comptabilité. Cf. *Attorney General of Ghana v. Texaco Overseas Tankships Ltd.* No. 1988/2606 (Q.B. 30 juillet 1991). Le cedi ghanéen n'est pas une devise convertible. Quiconque, au Ghana, veut acheter du pétrole doit faire appel à la banque centrale qui, seule, est autorisée à dépenser des devises fortes. Ainsi dans ce pays une société commerciale enregistre ses opérations en cedis et supporte le risque d'en voir varier la valeur. Un chargement de pétrole à destination du Ghana s'étant perdu, le tribunal eut à déterminer dans quelle devise serait rendu le jugement. Deux choses intéressantes sont à considérer ici. D'abord le tribunal estima que la totale dépendance des opérations internes du Ghana et de sa comptabilité par rapport au cedi signifiait "que l'acquéreur supportait sa perte en cedis, que le cedi était la devise qui exprimait le plus exactement la perte" (Bordereau, pièce 67). Ensuite le tribunal a néanmoins rendu son jugement en dollars et cela pour deux raisons : a) la dévaluation du cedi par rapport au dollar pendant le procès aurait empêché la restitution intégrale si le jugement avait été prononcé en cedis (ibid.) et b) le fait que l'indemnisation ait été évaluée en dollars ne pouvait porter préjudice aux défendeurs puisque toutes les opérations internationales portant sur le pétrole s'effectuent en dollars. Le procès *Ghana v. Texaco Tankships* révèle que le principe qui régit le choix de la devise dans le droit britannique est l'indemnisation convenable de la victime et chaque cas que nous pourrions trouver vise finalement par la forme (conventions comptables par exemple) à accorder l'indemnisation dans la devise utilisée par les parties pour leurs propres opérations. La banque centrale du Ghana avait acheté le pétrole en dollars ; le tribunal rendit son jugement en dollars.

Cette approche fournit une réponse simple dans le procès en cause. Le brut est une marchandise exprimée en dollars partout dans le monde. SIPCO a acheté du pétrole brut en le réglant en dollars, a utilisé un compte qu'il tient en dollars à New-York ; il a vendu le pétrole en dollars à Shell U.K. et à Shell Netherlands, a libellé les connaissements en dollars ; PIL a payé en dollars Shell U.K. et Shell Netherlands. Au cours du premier trimestre de 1978 SIPCO préleva plus de 800 millions de dollars sur son compte à New-York pour acheter du pétrole. Tous les soldes sont tenus en dollars. Ce n'est qu'à la fin du trimestre – et uniquement dans ce cas à des fins comptables – que les sociétés Shell dressent et compensent leurs comptes en sterling. Tout le *risque* de change est en dollars, parce que c'est cette monnaie qui est la mon-

naie utilisée dans les transactions et celle dans laquelle les soldes sont détenus. Le tribunal de district a donc calculé la perte en dollars. Après avoir fait ce calcul il devait rendre le jugement en dollars. "Dans le cas d'un contrat de vente de marchandises, l'indemnisation devrait normalement être évaluée dans la devise dans laquelle le prix est exprimé, sauf lorsque la partie lésée a été obligée d'exposer des frais (notamment pour atténuer le dommage) dans une autre devise". (*Restatement (3d) of Foreign Relations* § 823, Note 3 du rapp.).

Un problème de conversion ne se pose que lorsque les transactions ont lieu dans une devise étrangère – comme par exemple quand les demandeurs français ont exposé des frais de nettoyage de la côte en francs français. Lorsque la totalité des opérations s'effectue en dollars, le jugement doit être rendu en dollars. Toujours. Lorsqu'elles s'effectuent en une autre devise, la décision du tribunal doit être dans cette devise. Toujours. Cette approche sûre permet aux parties de se couvrir contre les risques de change. *Agfa-Gevaert*, 879 F. 2d - 1524. Un choix de devises ou des dates de conversion imprévisibles créent des risques inutiles. Une règle simple, uniforme selon laquelle la devise du jugement est la devise des opérations permet aux parties de prendre elles-mêmes en main le risque qu'elles encourent. Il existe encore des cas où la nécessité d'un choix s'impose comme par exemple lorsque de multiples devises sont utilisées dans une même opération (affaire *Ghana v. Texaco Tankships*), mais il est possible d'éliminer le problème pour les cas dans lesquels une seule devise est en jeu.

Ceci dit nous sommes bien conscients qu'un tribunal britannique n'adopterait pas une approche aussi rigide (tout en étant certains qu'il opterait pour des dollars dans la présente affaire). Quoiqu'il en soit, nous pensons que le choix de la devise est un choix qui appartient au tribunal. Nous nous sommes tournés vers le droit britannique par sagesse et non pour nous aligner sur celui-ci ; le Royaume-Uni est quinze ans en avance sur nous en matière de jugements rendus en devises étrangères. Les décisions qui affectent l'évaluation de l'indemnisation dépendent de la nature même du litige alors que, comme nous l'avons montré, toute règle prévisible du choix de la devise est neutre. Bien que la valeur de l'indemnisation décidée par le jugement puisse varier, la couverture du risque de change par les parties peut annuler les effets de ces fluctuations. L'objectif prioritaire est la prévisibilité. Il ne fait aucun doute que le choix des devises revient au tribunal. Jusqu'en 1982 les États-Unis prescrivait le dollar comme devise à utiliser dans les jugements ; aucun tribunal ne contournait le Coinage Act qui pose comme principe que la devise constitue une question de fond régie par le droit étranger. *Le Restatement (2d) of Conflict of Laws* § 114 (1969) prescrivait également le recours au droit de la juridiction compétente en ce qui concerne la conversion : le tribunal "convertira la devise dans laquelle l'indemni-

sation aurait été accordée dans l'autre État en monnaie locale à la date du jugement". Ainsi, également, le *Restatement (3d) of Foreign Relations* § 823 (2) traite la question comme ressortissant au droit du pays où se trouve le tribunal. Il indique aussi qu'aux États-Unis la conversion "doit être effectuée selon un taux qui indemnise intégralement le créancier et évite de favoriser un débiteur qui a tardé à exécuter ses obligations". Le droit de chaque pays ne joue pas un rôle moins important dans le choix de la devise que dans le choix de la date de conversion entre devises ; il s'agit là en fait de deux faces d'une même pièce.

Dans la mesure où le tribunal prend les décisions discrétionnaires en choisissant une date de conversion, les critères qui influent sur l'exercice de ce pouvoir discrétionnaire viennent à proprement parler de la législation du lieu où naît le dommage. Cf. *In re Good Hope chemical Corp.*, 747 F. 2d 806, 811 (1st Cir. 1984) ; *Competex, S.A. v. Labow*, 783 F. 2d 333 (2d Cir. 1986). Ce pouvoir peut avoir une forte incidence sur la somme décidée par le juge. En faisant appel à une règle plus systématique de choix de la devise on élimine l'incidence de cette devise sur la valeur de l'indemnisation accordée et on justifie la conclusion des *Restatements* selon laquelle l'application de la règle n'est qu'une question de procédure.

L'approche du tribunal de district – à savoir convertir des dollars en livres en 1989 mais utiliser le taux de change en vigueur en 1978 – ne permet d'atteindre aucun des objectifs recherchés. Elle ne génère aucune certitude. Elle ne facilite pas la couverture du risque. Elle ne confirme pas le choix des parties concernant la devise dans laquelle elles font leurs opérations et supportent les risques. Et elle ne satisfait pas à la règle américaine qui consiste à indemniser pleinement le créancier. Nous rejetons la décision du tribunal de district en lui donnant pour instruction de rendre un jugement en dollars en faveur de P.I.L.

G.

Le tribunal de district a accordé aux demandeurs français un montant en principal de quelque 340 millions de francs, soit presque 61 millions de dollars au taux de change en vigueur, et quelque 11,2 millions de livres, soit 19,8 millions de dollars au taux de change en vigueur, aux propriétaires de la cargaison. Étant donné le temps qui s'est écoulé depuis l'accident, le plus gros problème qui se pose est celui des intérêts compensatoires. Leur montant peut aller de zéro (position préférée d'Amoco) à des intérêts composés au taux préférentiel américain (position préférée des demandeurs), ce qui implique un multiplicateur de plus de 3,3.

Le tribunal de district a d'abord rejeté les arguments d'Amoco à savoir que la conduite "inéquitable" des demandeurs mériteraient un refus d'accorder la moindre indemnisation. Il a ensuite expliqué brièvement que l'octroi d'intérêts composés était justifié par le droit du pays du tribunal. Il a enfin explicité le choix du taux :

Ce tribunal tient compte de la législation récente adoptée en matière d'intérêts moratoires et applicable par les tribunaux fédéraux et il a utilisé la même règle pour les intérêts compensatoires et pour les intérêts moratoires.

La législation fédérale relative aux intérêts moratoires (28 U.S.C. Section 1961) prévoit que les intérêts doivent être calculés à compter de la date du prononcé du jugement, à un taux égal à l'équivalent en taux de rendement du coupon, tel qu'il est fixé par le Secrétaire au Trésor, du prix d'adjudication moyen accepté lors de la dernière adjudication de bons du Trésor américain à 52 semaines réglée juste avant la date du jugement. Le Directeur de l'Administrative Office of the U.S. Courts est chargé de communiquer ce taux, ainsi que toutes les modifications éventuelles, à tous les juges fédéraux. Cette communication a été faite et le taux d'intérêt actuel est de 7,22 %. Bien que ce taux n'ait aucun caractère contraignant pour les tribunaux fédéraux en matière d'intérêts compensatoires, il constitue une référence utile dans l'affaire en cause et est retenu par le tribunal.

En émettant des recommandations sur les demandes en révision, le juge McGarr a rejeté l'argument selon lequel l'inflation (en France ou aux États-Unis) justifiait un taux plus élevé. Nous reproduisons ci-après le raisonnement tenu :

Les Français soutiennent également que le taux d'inflation dans leur pays est élevé depuis la date du déversement d'hydrocarbures et que le tribunal devrait tenir compte de la dépréciation du franc. C'est le rôle du tribunal d'entendre les requêtes, exprimées au cas présent en francs, pour juger de leur validité et fixer des sommes en fonction des preuves recueillies. Les facteurs extérieurs qui affectent la valeur d'une monnaie ne sauraient être pris en compte pour la fixation des sommes à accorder. Si la France avait connu une déflation et si la valeur du franc avait augmenté, les demandeurs en auraient bénéficié. Dans un cas comme dans l'autre, c'est un facteur qui échappe au contrôle du tribunal et des parties et qui est irrecevable s'agissant de la fixation des indemnités. Un autre aspect de ce problème est de savoir si l'inflation, bien que n'étant pas reconnue comme susceptible de faire varier l'indemnisation, devrait être réputée affecter les décisions du tribunal concernant le taux des intérêts compensatoires. La France prétend que les taux d'intérêt élevés sont le résultat de l'inflation et que l'inflation justifie par conséquent un taux d'intérêt plus élevé que celui de 7,22 % octroyé par le tribunal.

Le tribunal, après avoir rejeté l'argument selon lequel l'inflation est un facteur qui doit être retenu par les juges doit aussi rejeter ce dernier argument, qui est fondé sur une conséquence de l'inflation.

En ce qui concerne la demande d'indemnisation présentée par PIL, le tribunal a déclaré ce qui suit – nous reproduisons l'intégralité des arguments développés :

35. PIL est en droit de prétendre aux intérêts compensatoires.

36. Les tribunaux anglais n'accordent pas d'intérêts composés, sauf en cas de fraude ou autres circonstances exceptionnelles n'ayant aucun rapport avec la présente action. Si l'on appliquait le droit britannique, ainsi que le prévoient le contrat d'affrètement et les connaissements, PIL n'aurait aucune chance de se voir octroyer des intérêts composés, quel que soit le jugement prononcé.

Le tribunal a finalement appliqué le taux de 7,22 %, non composé, à l'indemnisation accordée à PIL. Ce pourcentage de 7,22 % a été accordé pour satisfaire tous les demandeurs, bien qu'au moment du jugement le taux des intérêts moratoires dépassait 8 %.

I.

Nous commencerons par discuter des principes. La Partie VII-G. 2 aborde les arguments propres aux parties françaises et la Partie VII-G. 3 tous les arguments concernant PIL.

"Les intérêts compensatoires sont un élément de l'indemnisation intégrale". *West Virginia v. United States*, 479 U.S. 305, 310 (1987). Cf. également, par ex. *General Motors Corp. v. Devex Corp.*, 461 U.S. 648, 655-56 (1983) ; *Gorenstein Enterprises, Inc. v. Quality Care-USA, Inc.*, 874 F. 2d 431, 436-37 (7th Cir. 1989) ; *Williamson v. Handy Button Machine Co.*, 817 F. 2d 1290, 1297-98 (7th Cir. 1987). L'argent versé aujourd'hui ne se substitue pas intégralement aux sommes de même montant qui auraient dû être versées il y a plusieurs années. Les intérêts compensatoires constituent par conséquent une composante normale de toute indemnisation accordée en vertu de la législation fédérale.

En commettant un délit, l'auteur fait naître un créancier involontaire. La victime peut attendre longtemps avant d'obtenir un jugement mais, une fois que le jugement est prononcé, l'obligation court à compter de la date du préjudice. Dans les transactions volontaires en matière de crédit, l'emprunteur se voit accorder l'argent au taux du marché. (Le taux du marché est le taux minimum applicable aux intérêts compensatoires étant donné que le créancier involontaire aurait pu appliquer un taux supérieur en accordant un prêt). Les intérêts compensatoires au taux du marché placent les *deux parties* dans une situation proche de celle qui aurait été la leur si l'indemnisation avait été versée rapidement.

A titre d'illustration, envisageons ce qui se serait passé si les parties françaises avaient emprunté 60 millions de dollars pour financer le nettoyage en avril 1978, et si Amoco avait placé la même somme sur un fonds pour financer l'indemnisation (tout comme

Amoco l'a fait en plaçant 77 millions de francs sur un fonds en France). Les victimes auraient dû payer l'intérêt au taux du marché, lequel a parfois, durant la période écoulée, dépassé 20 % par an. Si elles s'étaient arrangées pour rembourser la dette en un unique versement final (au moment où elles auraient récupéré les sommes auprès d'Amoco) et si le taux d'intérêt s'était en moyenne élevé à 12 %, en avril 1991 les victimes auraient été redevables envers leurs créanciers de 262 millions de dollars. Pendant ce temps, en prêtant des actifs au taux du marché soit 12 %, le fonds aurait atteint un montant de 262 millions de dollars. Les comptes auraient été apurés si Amoco avait cédé sa participation dans le fonds ; il aurait ainsi "versé" 60 millions de dollars valeur 1978 et les victimes auraient reçu 60 millions de dollars, valeur 78. Les bailleurs de fonds qui ont financé le nettoyage se seraient vu rembourser intégralement. (Les dates et le taux n'ont été retenus qu'à titre d'illustration ; les périodes et les taux correspondant effectivement au cas considéré sont différents. Il n'est pas tenu compte non plus des taxes).

Les victimes qui financent leur propre nettoyage se prêtent à elles-mêmes ; obligées de consacrer de l'argent à un projet qui n'est pas le leur (de l'argent qu'elles auraient autrement pu prêter au taux du marché), elles ont droit à être indemnisées pour la "location" de ce capital. Cf. *Fishman v. Wirtz*, 807 F. 2d 520, 555-60 (7th Cir. 1986) ; *id.* 580-82 (décision séparée). Les auteurs d'un préjudice qui choisissent de réinvestir leur argent dans leur propre activité (comme l'a fait Amoco) plutôt que de créer un fonds estiment certainement que le rendement de leur entreprise dépasse le taux du marché. Ayant atteint ce taux de rendement plus élevé pendant la durée de la procédure, ils ne sont pas en position de se plaindre lorsqu'ils se voient réclamer des intérêts compensatoires. L'auteur du préjudice qui a eu tout loisir de conserver les revenus de l'argent qu'il a placé en a bénéficié indûment. Aussi reprenons-nous les conclusions de l'arrêt *Gorenstein* – pratiquement imposées par les arrêts *Devex* et *West Virginia* – qui soutiennent que les intérêts compensatoires composés sont la norme dans les procédures fédérales.

Des intérêts à quel taux ? Au taux du marché, sans aucun doute. C'est le taux que la victime doit payer – soit de manière explicite si elle emprunte de l'argent, soit de manière implicite si elle se finance sur sa propre trésorerie – et c'est aussi le taux que l'auteur du délit doit lui verser. Pour en revenir à l'exemple du fonds, si le taux du marché était de 12 %, il serait impensable de retenir un taux de 7,5 % pour les intérêts compensatoires, d'ordonner à Amoco de verser 154 millions de dollars aux victimes (la valeur de 60 millions de dollars investis à un intérêt composé de 7,5 % sur 13 ans), et d'autoriser Amoco à conserver les 108 millions de dollars restants. Les victimes devraient à leurs créanciers 108 millions de dollars et c'est l'auteur du préjudice qui s'enrichirait. C'est cependant à cela qu'aboutirait le calcul des intérêts compensa-

toires à un taux inférieur à celui du marché. Cet effet n'est pas lié à l'existence d'un fonds spécial, il est tout aussi important si les victimes et l'auteur du préjudice ont recours à un financement interne. Tout ceci n'est que l'autre aspect de l'actualisation des sommes dues dans une action en responsabilité délictuelle au titre du préjudice futur. Cf. *Jones & Laughlin Steel Corp. v. Pfeifer*, 462 U.S. 523, 533-53 (1953) ; *O'Shea v. Riverway Towing Co.*, 677 F. 2d 1194, 1199/1201 (7th Cir. 1982). De même que l'indemnisation compensatoire doit être ramenée à un taux du marché qui tienne compte de l'inflation, l'indemnisation moratoire doit être augmentée.

Quel est, donc, le taux du marché ? Certains arguments du juge de district, ainsi que le recours qu'il fait au taux des valeurs du Trésor à la date du prononcé de sa décision, impliquent que le tribunal a estimé que le taux du marché est celui des valeurs sûres à l'issue de la procédure. Cependant, comme nous l'avons souligné dans l'arrêt *Gorenstein*, la position d'un créancier involontaire qui, dans une action en responsabilité délictuelle, s'oppose expressément à l'application du taux des intérêts moratoires pour le calcul des intérêts compensatoires n'est pas sans risque, 874 F. 2d, 436-37. Le défendeur peut, en cours de procédure, connaître une cessation d'activités (ou rencontrer des difficultés moins graves) ou encore dissimuler des actifs. Le taux du marché reflète dans tous les cas trois éléments : le rendement de l'investissement (c'est-à-dire, le montant nécessaire pour dégager de l'argent sur d'autres usages productifs), le changement de valeur de l'argent attendu pendant la durée du prêt (à savoir l'inflation anticipée) et le risque de non-paiement. La meilleure estimation de ces trois variables est le coût de l'argent pour le défendeur, qui exprime des variables qui lui sont spécifiques. Amoco a publiquement négocié des titres obligataires ; un tribunal pourrait directement en retirer un taux d'intérêt. Comme nous l'avons proposé dans *Gorenstein*, 874 F. 2d, 437, sauf à s'engager dans de telles subtilités pour la fixation du taux, le tribunal devrait retenir le taux privilégié américain ("prime rate"), c'est-à-dire le taux appliqué par les banques à leurs meilleurs clients sur les prêts non garantis à court terme. Ce taux peut ne pas répondre aux attentes de telle ou telle partie, mais il constitue une estimation fondée sur le marché.

Bien que l'arrêt *Gorenstein* ne l'ait pas précisé, il est clair que le taux du marché en question est le taux en vigueur pendant la durée du procès (lorsque le défendeur était en possession d'une somme d'argent que le tribunal a jugé revenir au demandeur) et non le taux en vigueur à la fin du procès. Voir *Ohio River Co. v. Peavey Co.*, 731 F. 2d 547, 549-50 (8th Cir. 1984) ; *SCNO Barge Lines, Inc. v. Sun Transportation Co.*, 775 F. 2d 221, 226 (8th Cir. 1985). Voilà plus de 13 ans et demi que l'Amoco Cadiz a échoué. Pendant cette période, les taux du marché ont dépassé 20 % et sont descendus au-dessous de 10 %. De même qu'il serait inopportun d'accorder des intérêts compensa-

toires au taux de 20 % si ce taux était celui en vigueur à la fin du procès (le taux ayant été de 5 % pendant les dix ans qui ont précédé), il est également inopportun d'appliquer un taux aussi bas que 7 %, taux en vigueur à la fin du procès, si des taux plus élevés ont eu cours pendant la plus grande partie de la procédure. En rejetant la demande de révision des parties françaises, le tribunal de district soutient qu'il ne convient pas de tenir compte de l'inflation pour choisir un taux d'intérêt, ce qui démontre une mauvaise compréhension du rapport entre inflation et taux d'intérêt. Le taux du marché tient compte des prévisions en matière d'inflation (raison pour laquelle il est nécessaire d'appliquer les taux en vigueur pendant la durée du procès et non le taux en vigueur à l'issue de celui-ci).

II.

Le tribunal de district a résolu la demande des plaignants français conformément au droit français. Les intérêts compensatoires sont un élément de l'indemnisation (ils servent à réparer intégralement le préjudice subi). Les règles des intérêts compensatoires découlent donc habituellement des dispositions qui définissent les éléments de l'indemnisation. Dans des affaires mettant en cause plusieurs États et soumises à la jurisprudence *Erie*, les tribunaux fédéraux se sont tournés vers la législation de chaque État pour déterminer s'il convenait d'accorder des intérêts compensatoires (et comment les calculer). Voir les arrêts *Residential Marketing Group, Inc. v. Granite Investment Group*, 933 F. 2d 546, 549-50 (7th Cir. 1991), *Art Press, Ltd. v. Western Printing Machinery Co.*, 852 F. 2d 276, 278-80 (7th Cir. 1988). Dans les affaires relevant de la législation fédérale, les tribunaux ont commencé par examiner les lois de chaque État, et ils ont invoqué la "common law" fédérale uniquement lorsqu'ils ont été autorisés à le faire. On pourrait être amené à penser par conséquent, que les intérêts compensatoires demandés par les parties françaises sont assujettis au droit français, de la même façon que le juge de district a soutenu que les intérêts compensatoires demandés par PIL relevaient du droit britannique. Néanmoins, le tribunal de district a appliqué le droit américain à la demande d'intérêts compensatoires des plaignants français. La société Amoco n'a pas contesté cette décision et les demandeurs français ont dit (ce qui n'est pas contradictoire) que la société Amoco était d'accord pour que le tribunal de district applique le droit américain sur ce point. En appel, la société Amoco prétend seulement que le droit français peut constituer une solution "équitable" pour la fixation du taux d'intérêt par le tribunal de district. Nous tranchons cette affaire en nous alignant sur la position des parties selon laquelle le droit américain s'applique, tout en nous réservant le droit de juger dans une autre affaire du bien-fondé de cette position.

La société Amoco ne cherche pas à défendre les conclusions du juge Mc Garr, à savoir que le taux des intérêts moratoires découlant de la législation des États doit être utilisé pour le calcul des intérêts com-

pensatoires. Au contraire, elle maintient que les demandeurs français devraient s'estimer heureux. Parce que le tribunal de district aurait pu (et de l'avis d'Amoco, aurait même dû) refuser d'accorder des intérêts compensatoires, Amoco souligne que les plaignants français ne peuvent bénéficier d'un taux plus élevé. Bien que les demandeurs français répliquent que la société Amoco n'a pas fait valoir cet argument parce qu'elle n'a pas interjeté un appel incident sur cette question, la société Amoco est libre de défendre sa position en invoquant des arguments qui n'ont pas réussi à convaincre le tribunal de district. *Massachusetts Mutual Life Insurance Co. v. Ludwig*, 426 U.S. 479 (1976) ; *Jordan v. Duff & Phelps, Inc.* 815 F. 2d 429, 439 (7th Cir. 1987). La société Amoco ne peut obtenir de révision du jugement en sa faveur sans avoir formé d'appel incident, *United-States v. American Railway Express Co.* 265 U.S. 425, 435 (1924), mais elle peut invoquer pour défendre sa position l'un des arguments avancés ci-après (y compris un argument dont les implications logiques appelleraient un jugement différent) *United States v. New York Telephone Co.*, 434 U.S. 159, 166 n. 8 (1977) ; Robert L. Stern, *When to Cross-Appeal or Cross-Petition - Certainty or Confusion ?* ; 87 Harv. L. Rev 763 (1974).

D'après Amoco, trois arguments relevant de l'équité justifient un refus pur et simple de la part du tribunal d'accorder des intérêts, et donc éventuellement une limitation des intérêts à 7,22 %. Tout d'abord, le procès a duré très longtemps de telle sorte que les intérêts ont grimpé en flèche. Amoco précise que la lenteur du procès est en grande partie imputable aux demandeurs français. Deuxièmement, les demandeurs français (et particulièrement les parties des Côtes-du-Nord) ont présenté des demandes exagérées, voire abusives. Troisièmement, les tribunaux français n'accordent pas d'intérêts compensatoires composés.

Bien qu'Amoco prétende que le juge Mc Garr ait tenu compte de tous ces éléments en accordant des intérêts au taux de 7,22 % et en n'appliquant pas automatiquement le taux d'intérêt légal, nous sommes d'un avis différent. Le tribunal de district a déterminé le taux d'intérêt en se référant au taux d'intérêt légal en vigueur (et n'a invoqué absolument aucune considération d'équité). En outre, le tribunal a accordé le même taux d'intérêt légal à PIL, à qui aucun des trois arguments mentionnés ci-dessus ne peut s'appliquer. Par conséquent, dans la mesure où la société Amoco a demandé au juge d'exercer son pouvoir discrétionnaire en sa faveur, elle a pu s'exprimer et sa position n'a pas été suivie par le juge. Quel que soit le pouvoir discrétionnaire du juge pour décider en équité, ce dernier n'a pas tranché en faveur d'Amoco.

De nombreuses jurisprudences établissent que les tribunaux de district disposent d'un pouvoir discrétionnaire pour revoir le taux des intérêts ou même pour refuser d'en accorder. Par exemple, *Hejar v. Crawford County*, 746 F. 2d 1190, 1201 (7th Cir. 1984). Mais ce pouvoir discrétionnaire n'est pas illimi-

té. Il doit s'exercer dans un cadre légal. "Les décisions prises par un tribunal en vertu de son pouvoir discrétionnaire ne sont pas laissées à son arbitraire, mais soumises à son jugement. Ce jugement doit être guidé par des principes légaux solidement établis". *Albemarle Paper Co. v. Moody*, 422 U.S. 405, 416 (1975), cité dans *United States v. Burr*. 25 F. Cas. 30, 35 (n° 14, 692d) (CC Va. 1807) (Marshall, C.J.). Quelles raisons justifieront l'exercice du pouvoir discrétionnaire du tribunal à l'encontre de la partie qui gagne le procès ? Dans l'arrêt *Williamson* nous avons indiqué que le fait "qu'une action soit engagée avec un retard important, injustifié, peut constituer l'une de ces raisons, parce que le retard fait passer le risque lié à l'investissement sur le défendeur, ce qui permet au demandeur de percevoir des intérêts sans avoir supporté le risque correspondant". 817 F. 2d, 1298. La Cour Suprême a adopté la même position dans l'arrêt *West Virginia* et a jugé que le retard à faire valoir ses droits peut justifier un refus d'accorder des intérêts. 479 U.S. 311 n. 3. Un tribunal peut également refuser d'accorder des intérêts lorsqu'il lui est trop difficile de déterminer quelles parts de l'indemnisation sont susceptibles de donner lieu à intérêts. *Daniels v. Pipefitters'Ass'n Local 597*, 945 F. 2d. 906, 925 (7th Cir. 1991). A part ces quelques indications, les tribunaux n'ont guère posé les limites du pouvoir discrétionnaire acceptable. Il doit cependant exister des limitations, car sinon on peut se demander où est l'intérêt de calculer en détail le montant principal de l'indemnisation, si le juge peut contourner la difficulté et augmenter ou diminuer le montant de cette indemnisation dans une proportion de un à trois en s'appuyant sur de vagues considérations d'équité. "Nous ne devons pas encourager les pratiques qui relèvent de l'impressionnisme judiciaire. Il peut y avoir exercice d'un pouvoir discrétionnaire, mais à condition que celui-ci soit canalisé par un recours à l'analogie et rationalisé par la systématisation". Cardozo : *The Nature of The Judicial Process* 139, 141 (1921). Un pouvoir discrétionnaire dont l'exercice n'est pas soumis à des conditions d'application est la porte ouverte à l'arbitraire". *Brown v. Allen*, 344 U.S. 443, 496 (1953) (Frankfurter, J.).

Aucune des trois raisons invoquées par Amoco ne saurait justifier un refus d'accorder des intérêts même si le tribunal de district avait été enclin à trancher en faveur d'Amoco. Tout d'abord, le fait qu'un long délai se soit écoulé constitue une raison d'accorder des intérêts, non de les refuser. Amoco ne soutient pas que les plaignants ont introduit leur action trop tardivement, et d'ailleurs le délai de 13 ans d'attente de la décision finale, bien que malheureusement trop long, n'est pas inhabituel pour une affaire de cette importance. Quant aux demandes excessives et abusives, elles peuvent entraîner des sanctions en vertu des Fed. R. Civ. pp. 11 et 37, mais les sanctions doivent être proportionnées au préjudice. Personne ne saurait imaginer que le fait de déposer un plein panier de demandes non motivées mérite d'être sanctionné par une amende de 100 millions de dollars. Telle est pour-

tant la position défendue par Amoco. Revenons à l'exemple du fonds de placement : Amoco a investi 60 millions de dollars en avril 1978, et en avril 1991, le montant des fonds placés s'élève à 262 millions de dollars. Le tribunal de district doit répartir ces fonds entre les parties. Est-il seulement *pensable* qu'un juge déclare : "Le dédommagement intégral des préjudices subis par les plaignants suppose que la totalité des 262 millions de dollars leur soit accordée ; mais étant donné que la valeur d'une bonne partie des demandes a augmenté au cours du procès, j'accorde 149 millions de dollars aux plaignants et je restitue les 113 autres millions au défendeur" ? Impossible. Et pourtant, telle est la conséquence des intérêts calculés au taux de 7,22 % et non de 12 % – tandis que la position défendue par Amoco (pas d'intérêts) implique une amende de 202 millions de dollars parce qu'il y aurait eu demande excessive.

Dans l'affaire *Franz v. United States Powerlifting Federation*, 836 F. 2d 1063 (7th Cir. 1987), nous avons expliqué qu'en choisissant une sanction pour mauvaise gestion, le juge ne doit pas rejeter purement et simplement une demande légitime lorsque la partie qui la présente a commis un délit. "La méthode du choix de la sanction doit se conformer à une discipline intellectuelle". Id. 1066. Voir également *In re Central Ice Cream Co.*, 836 F. 2d 1068 (7th Cir. 1987). Si les Français ont réellement commis un délit, une somme de 5 millions de dollars seulement constituerait déjà une sanction excessive ; et pourtant Amoco réclame une sanction se chiffrant par centaines de millions. En fait, nous doutons que l'on puisse défendre un réajustement des taux d'intérêt en invoquant ce motif, compte tenu de l'arrêt *West Virginia*. Dans cet arrêt, le tribunal de district a refusé d'accorder des intérêts en vertu de motifs "équitables", parmi lesquels le délai excessif (le premier point invoqué par Amoco) et les différences entre la législation fédérale et la législation de l'État (motif apparenté au troisième point invoqué par Amoco). La Cour Suprême a tranché en quelques mots : "Le tribunal de district a estimé que pour déterminer si des intérêts devaient être accordés, il fallait établir un équilibre entre les droits en équité des différentes parties ; la Cour d'appel a rejeté cette façon de voir et nous la rejetons également". 479 U.S., 311 n. 3.

La véritable manière de traiter les demandes excessives consiste à les réduire et non à refuser les intérêts dont le bien-fondé a été démontré. Il suffit de se reporter à l'analyse de Plougrescant dans la Partie VII. A. de la présente décision pour constater l'importance des réductions que le tribunal de district a appliqué à de nombreuses demandes. S'arranger pour abaisser le taux d'intérêt, ce serait réduire une deuxième fois l'indemnisation après avoir déjà rejeté une partie des demandes formulées. La véritable façon de traiter les demandes abusives est d'imposer des sanctions explicites, raisonnées et mesurées à ceux qui présentent ces demandes. (Étant donné la façon dont nous envisageons l'affaire, il n'est pas né-

cessaire de déterminer si telle ou telle demande était "abusives" ; nous remarquons néanmoins que les demandeurs français fournissent des explications plausibles au moins superficiellement en ce qui concerne les demandes qu'Amoco estime abusives). La bonne manière de traiter du droit français en matière d'intérêts compensatoires est de déterminer s'il est applicable en l'occurrence. Dans l'affirmative, appliquons-le ; sinon, appliquons le droit américain (comme l'a fait le juge de district) au lieu de tenter de faire un compromis entre les deux. (Les parties discutent âprement sur ce que prévoit le droit français en matière d'intérêts compensatoires ; notre méthode nous permet de ne pas nous prononcer à ce sujet).

Nous soutenons que les plaignants français sont en droit d'obtenir des intérêts compensatoires aux taux du marché pratiqués pendant les années 1980. Le tribunal de district a fait partie de la fin 1979 la période d'intérêts ; en appel, les Français n'ont pas contesté la période ainsi fixée. Les parties françaises déclarent que le "prime rate" moyen des années 1980 était de 11,9 %. Amoco ne conteste pas ce chiffre et ne prétend pas avoir payé un taux plus faible sur sa propre dette. Puisque Amoco n'a pas contesté le taux de 11,9 % qui était proposé, nous l'adoptons. Puisque Amoco n'a pas contesté le calcul qui a amené les Français à conclure que le facteur intérêt jusqu'à la date du jugement crée un multiplicateur de 3,3162, nous adoptons également ce chiffre. Dans le cadre du renvoi, le tribunal de district doit appliquer ce multiplicateur au montant accordé par le jugement, recalculé conformément aux choix opérés par ailleurs dans la présente décision.

Amoco a peu de raisons de verser des larmes de crocodile. Exxon aurait dépensé 2 milliards de dollars pour nettoyer le pétrole que l'Exxon Valdez a déversé au large de l'Alaska ; elle a accepté de verser 1 milliard de dollars au titre des dommages et de payer une amende de 125 millions de dollars. Amoco sera seulement obligée de payer 61 millions de dollars augmentés des intérêts pour indemniser les victimes d'une pollution qui non seulement fut plus importante, mais qui est intervenue dans une région dont la population est plus dense. Dire que les 61 millions de dollars de dommages accordés sont fondés sur des demandes exagérées ou abusives est peu crédible.

III.

Le tribunal de district a accordé à PIL le même taux qu'aux Français, à savoir 7,22 %, mais sans intérêts composés. Il a soutenu que les intérêts composés ne sont pas prévus par le droit britannique ; le tribunal n'a pas expliqué pourquoi il avait retenu le taux de 7,22 %.

Amoco ne prétend pas que le Royaume-Uni prescrit un taux différent de celui du marché. Pour les raisons que nous avons déjà indiquées, 7,22 % n'est pas le taux du marché et ne peut être justifié par aucun autre motif. Même les arguments en équité invoqués

par Amoco contre les plaignants français sont inapplicables à PIL. Par conséquent, nous estimons que PIL est en droit d'obtenir des intérêts compensatoires calculés au "prime rate". PIL soutient que le taux moyen entre la date de la catastrophe et le jugement a été de 12,31 % par an. (Ce taux est supérieur à celui que les plaignants français ont calculé, parce qu'il incorpore les taux élevés de la période de mars 1978 à fin 1979, alors que les Français ont exclu cette période de leur demande). Là encore, Amoco ne conteste pas ces modalités de calcul. Dans le cadre du renvoi, le tribunal de district devra porter à 12,31 % le taux des intérêts compensatoires accordés à PIL.

Les parties reconnaissent toutes que les tribunaux britanniques accordent des intérêts compensatoires simples et non des intérêts composés. *The La Pintada*, (1984) 2 Lloyd's Rep. 9, 17. En se fondant sur *Miliangos v. George Frank (Textiles) Ltd.* (1977) 1 Q.B. 489, 497, PIL fait valoir que le Royaume-Uni considère les intérêts non comme une question de fond, mais comme une question de procédure et que de ce fait, c'est la loi du tribunal qui s'applique. Quelle est la loi du tribunal ? Ceci fait surgir la menace du renvoi, car les tribunaux américains estiment que les intérêts compensatoires constituent une question de fond, à laquelle le droit anglais est applicable d'après la charte-partie et les connaissements. Il existe plusieurs façons de se sortir de cette situation difficile, l'échappatoire de durée illimitée étant toutefois exclue par crainte d'avoir une affaire mise indéfiniment en délibéré et pour d'autres raisons suffisantes en elles-mêmes. Voir *University of Chicago v. Dater*, 277 Mich. 658, 270 NW 175 (1936) ; *Restatement (2d) of Conflict of Laws* § 8. La façon la plus aisée, et la plus appropriée en l'occurrence, de résoudre ce problème consiste à refuser que la juridiction étrangère renvoie à la loi du tribunal.

Miliangos est un cas ambigu. Le juge Bristow déclare que les tribunaux britanniques traitent les intérêts compensatoires comme une question relevant de la loi du tribunal. Mais toujours d'après lui, un tribunal britannique doit user du pouvoir d'appréciation que lui confère son droit national pour accorder une indemnisation qui se rapproche de celle qui serait jugée adéquate par le tribunal dont la règle de fond est appliquée. La Suisse a fourni la règle de fond dans l'arrêt *Miliangos* et le tribunal a appliqué un intérêt simple calculé au taux helvétique. Cette décision peut s'interpréter de deux façons. La première interprétation, qui a la préférence d'Amoco, consiste à dire que *Miliangos* ne traite pas "réellement" les intérêts comme une question relevant de la loi du tribunal mais en fait adapte avec souplesse les intérêts accordés en fonction de la règle de fond ; utiliser cette méthode revient, d'après Amoco, à accorder des intérêts simples. L'autre interprétation, soutenue par PIL, consiste à dire que le Royaume-Uni n'a pas de règle du tout ; bien que le juge britannique estime que des intérêts simples constituent un dédommagement suffisant, il suivra le mouvement, et si une autre instance est d'un

avis différent, le tribunal de Sa Majesté s'en accommodera fort bien. Pour exprimer les choses crûment, côté américain, s'il y a débat, c'est parce que le Royaume-Uni n'éprouve pas "d'intérêt" pour la méthode de calcul des intérêts. Le Royaume-Uni ne se tourne pas vers la loi du tribunal (ce qui normalement conduirait le tribunal saisi à renvoyer au droit britannique) ; il s'en désintéresse, tout simplement, et de ce fait le tribunal applique naturellement sa propre loi.

Nous ne pouvons être sûrs que d'une chose : si cette action avait été introduite au Royaume-Uni, elle aurait fait l'objet d'une décision fondée sur le droit positif et PIL aurait obtenu des intérêts compensatoires simples. Pour quelle raison le lieu géographique du tribunal devrait-il entraîner un résultat différent ? Amoco n'aurait peut-être que ce qu'il mérite si l'instance introduite aux États-Unis (pour bénéficier des dispositions du Limitation of Liability Act) rebondissait et conduisait à accorder des intérêts composés. A notre avis, la seule raison qui puisse être invoquée pour substituer à la règle du droit national celle du tribunal – étant donné que nous préférons de beaucoup appliquer les règles que les parties choisissent – serait qu'un procès dure plus longtemps aux États-Unis qu'au Royaume-Uni. Se pourrait-il que l'approche britannique traduise le fait que lorsqu'une affaire se termine rapidement, il n'y a guère de différence entre intérêts simples et intérêts composés ? Est-ce qu'un tribunal anglais opterait pour des intérêts composés lorsqu'un procès traîne pendant plus de 13 ans ? Le principe essentiel appliqué au Royaume-Uni en matière de dommages est la *restitutio in integrum*, ce qui consiste à rétablir la partie lésée dans la situation qui était la sienne avant que survienne le dommage. Bien qu'au Royaume-Uni on pense que les intérêts simples permettent d'atteindre ce but, il se peut qu'une vue différente soit adoptée en cas de procès traînant en longueur. Les intérêts compensatoires composés donneraient à PIL 100 % de la valeur de la cargaison ; les intérêts simples ne produisant que 57,5 % au bout de 13 ans.

Bien qu'il soit tentant de suivre ce raisonnement qui amène à conclure que PIL est en droit d'obtenir des intérêts composés, aucune des données dont nous disposons ne nous permet de penser que les procès commerciaux mettant en jeu des sommes importantes au Royaume-Uni font l'objet d'une décision plus rapide qu'aux États-Unis. Par ailleurs, PIL n'a cité aucun arrêt laissant à penser qu'au Royaume-Uni des intérêts composés seraient accordés en cas de litiges traînant en longueur. Il ressort de tout ceci deux considérations prédominantes : d'une part, si le procès avait eu lieu au Royaume-Uni, PIL aurait obtenu des intérêts simples ; d'autre part, les tribunaux américains traitent les intérêts compensatoires comme une question de fond, nous renvoyant à la règle anglaise. Les deux tribunaux susceptibles d'être saisis peuvent ainsi parvenir au même résultat sans forcer les textes de l'un ou de l'autre pays. Les parties peuvent prévoir des intérêts composés par contrat ; en introduisant les

règles juridiques du Royaume-Uni sans prévoir de disposition séparée sur cette question, les parties ont accepté les intérêts simples. Le commerce repose sur le respect des contrats souscrits et non sur la recherche de nouveaux moyens de les contourner après coup, et nous respectons l'accord conclu entre les parties en confirmant la conclusion du tribunal de district selon laquelle les intérêts compensatoires accordés à PIL ne doivent pas être composés.

VIII.

Pour résumer : toutes les décisions relatives à la compétence et à la responsabilité sont confirmées. Le calcul des dommages et intérêts est confirmé ; à l'exception des points suivants :

1. La France est en droit de recevoir un montant supplémentaire de 3,5 millions de francs (hors intérêts) au titre des dépenses de nettoyage.
2. L'Union des Commerçants et Artisans de Trégastel et l'Union Pleumeuroise Pour la Défense des Intérêts des Commerçants et Artisans ne sont pas fondées à agir et l'indemnisation qui

leur a été accordée est annulée.

3. L'indemnisation en faveur de PIL sera versée en dollars et la déduction de 0,5 % au titre de la freinte sera supprimée.
4. Les plaignants français sont en droit de recevoir des intérêts compensatoires composés, à un taux de 11,9 % par an à compter du 1^{er} janvier 1980, sur la base d'un multiplicateur de 3,3162.
5. PIL est en droit de recevoir des intérêts compensatoires simples au taux de 12,31 % par an à compter du 16 mars 1978.

L'affaire est renvoyée pour le prononcé du jugement conformément à la présente décision.

Copie authentique

Témoin :

Le Greffe de la Cour d'Appel
du 7^e Circuit