



HAL
open science

Catastrophe environnementale d'origine maritime : quelles indemnisations pour les victimes de marée noire ? _____

Karine Le Couviour, Karine Le Couviour

► To cite this version:

Karine Le Couviour, Karine Le Couviour. Catastrophe environnementale d'origine maritime : quelles indemnisations pour les victimes de marée noire ? _____. CNRIUT 2023 Saint Pierre - La Réunion, IUT de Saint Pierre, Jun 2023, Saint Pierre (La Réunion), La Réunion. hal-04326916

HAL Id: hal-04326916

<https://hal.science/hal-04326916>

Submitted on 6 Dec 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Catastrophe environnementale d'origine maritime : quelles indemnisations pour les victimes de marée noire ?

Karine LE COUVIOUR³

Karine.lecouviour@univ-brest.fr

¹ IUT, Quimper- Université de Bretagne occidentale
Lab-lex, UR 7480

Thèmes – - *Droit – Environnement marin*

Résumé – En dépit d'une amélioration de la sécurité maritime, un accident impliquant des hydrocarbures peut toujours survenir. Des événements de mer récents dans l'Océan Indien (Tresta Star 2020 - MV Wakashio 2022), plus lointains en métropole (Erika 1999, Prestige 2002) ne le rappellent que trop. Les dommages de pollution accidentelle résultant du transport se caractérisent par leur gravité tant économique qu'écologique. Parce qu'ils ne pouvaient être pris en charge de façon satisfaisante par les mécanismes traditionnels de la responsabilité civile, la communauté internationale a élaboré un régime juridique spécifique d'indemnisation dans les années 1970. La présente communication explique comment le réseau de conventions organise la prise en charge de ces dommages. Le premier niveau repose sur la responsabilité du propriétaire du navire, le second sur un fonds d'indemnisation. Le système conventionnel ainsi conçu, n'est toutefois pas exempt de tout reproche. Aussi, les victimes de marée noire sont incitées à emprunter d'autres voies plus satisfaisantes pour faire aboutir leur demande, notamment en présence d'un dommage écologique pur non reconnu par ce dispositif, mais désormais consacré par le législateur.

Mots-Clés – *réparation-dommages écologiques-mer.*

1 Introduction

En dépit d'une amélioration constante de la sécurité maritime, un accident impliquant des hydrocarbures peut toujours survenir. Des événements de mer récents dans l'Océan Indien plus lointains en métropole ne le rappellent que trop. Les dommages de pollution accidentelle résultant du transport se caractérisent par leur gravité tant économique qu'écologique.

Aussi dès les années 1970, pour associer à l'effort de réparation les principaux créateurs de risque : propriétaire de navire pétrolier et importateurs d'hydrocarbures, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a élaboré un dispositif conventionnel spécifique.

Bien que destiné à faciliter l'indemnisation des victimes de marées noires, ces dernières insatisfaites n'ont pas hésité à actionner d'autres moyens juridiques, en engageant des procédures judiciaires longues et onéreuses dans l'espoir d'être mieux indemnisées et surtout d'obtenir réparation au titre de dommages non reconnus par les conventions pétrolières comme le préjudice écologique pur.

Cette communication présente une analyse critique de ce système original d'indemnisation à double niveau. Le premier est fondé sur la responsabilité civile du propriétaire de navire (I), le second sur un fonds d'indemnisation (II)

I Un premier niveau d'indemnisation fondé sur la responsabilité civile du propriétaire de navire

La Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 modifiée par le protocole du 27 novembre 1992 dite CLC (*Civil liability Convention*) déclare invariablement responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures, tout propriétaire de navire transportant des hydrocarbures en vrac.

Cette responsabilité présente plusieurs caractéristiques. Elle est canalisée sur un seul opérateur, celui au nom duquel le navire est immatriculé, dès lors facilement identifiable. En conséquence, les victimes sont empêchées d'agir contre d'autres intervenants au transport maritime, comme les membres de l'équipage, les personnes accomplissant des opérations de sauvetage ou encore l'affréteur du navire, simple exploitant. Elles sont aussi placées ce faisant, face à un interlocuteur solvable puisque ce propriétaire doit obligatoirement souscrire une assurance pour garantir la réparation des dommages susceptibles d'être générés par son activité.

De surcroît, dans le cadre de cette responsabilité dite objective, les demandeurs n'ont pas à prouver une quelconque faute. Elles doivent, simplement, rapporter un lien de causalité entre leur dommage et l'événement de mer.

Pour compenser la rigueur de cette responsabilité automatique, le propriétaire de navire dispose, quant à lui de quelques cas d'exonération (notamment les actes de guerre, les phénomènes naturels de caractère exceptionnel). Il bénéficie encore de la possibilité de limiter sa réparation, à un montant fixé par les conventions et rehaussé après la catastrophe de l'Erika.

La déchéance de ce privilège de limitation propre au droit maritime peut toutefois être prononcée en présence d'une faute inexcusable. La Cour de cassation n'a pas hésité à retenir cette faute d'une certaine gravité pour caractériser la négligence du service d'inspection des navires lors de la procédure de vetting mise en place par l'affréteur Total dans un souci louable en fait mais périlleux en droit, de prévenir l'affrètement de navires sous normes.

Parce que cette convention CLC ne vise que les pollutions par les hydrocarbures de cargaison et non ceux de soute susceptibles d'être provoqués par tout autre navire s'en servant comme combustibles de propulsion, l'OMI a adopté, le 23 mars 2001, une autre convention dite Bunker pour compléter le dispositif conventionnel. A l'instar du système de responsabilité retenu pour les hydrocarbures transportés, ce texte repose sur une responsabilité civile assortie d'une obligation d'assurance, mais sans cause d'exonération particulière.

II Un second niveau de réparation reposant un fonds d'indemnisation

Ce second niveau vise à compléter le premier s'il est insuffisant. Il ne suppose pas d'identifier un responsable, encore moins un fautif.

La mécanique du fonds fait peser la charge afférente à un risque industriel sur le milieu professionnel qui en est la cause dans le cadre d'une transposition juridique du principe économique du pollueur payeur.

Les utilisateurs de produits dangereux en l'occurrence, les importateurs d'hydrocarbures doivent être associés à la réparation des dommages générés par leurs marchandises à l'occasion de leur transport. En effet, seule la nature particulière de la cargaison contribue à faire de l'événement de mer, abordage ou naufrage, une catastrophe écologique.

Dans un tel schéma, aucun lien n'existe entre la charge pesant sur l'opérateur et sa participation effective au désastre écologique. La contribution annuelle de la compagnie pétrolière au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) n'est donc, pas majorée en raison de l'implication de ses produits. Elle procède invariablement d'une combinaison de deux données : les quantités d'hydrocarbures importées par l'État dont il est ressortissant d'une part, l'importance des dommages à propos desquels le fonds est intervenu lors de l'année écoulée, d'autre part.

En conséquence, ce dispositif n'emporte aucune responsabilisation. Diluée, la charge n'impressionne plus. Dissuasive, la redevance ne l'est pas, quand le payeur n'est pas uniquement le pollueur.

De surcroît, l'indemnisation offerte par les conventions pétrolières, n'est pas extensible. Bien que revalorisée en 2003 pour atteindre désormais 380 millions d'euros, par événement, elle se révèle souvent insuffisante. Les victimes du Prestige n'ont été indemnisées qu'à hauteur de 20 % de leurs dommages.

Appelé à gérer la pénurie en présence d'une pollution majeure, on s'expliquera que le dispositif CLC/FIPOL choisisse de faire prévaloir les pertes économiques au détriment des préjudices écologiques *stricto sensu*.

La définition des dommages retenue atteste parfaitement de cela. Sont indemnisables « *les dommages aux biens, les frais de nettoyage, les préjudices économiques et les frais de remise en état* ». Cela signifie dès lors que les dommages ne correspondant pas à des mesures concrètes ou à des pertes économiques directes, comme celles enregistrées par les activités économiques littorales (Pêche-maréculture-tourisme) ne pourront donner à réparation.

L'indemnisation en présence d'une altération environnementale est limitée à la seule prise en charge des mesures raisonnables de réhabilitation

Or, en n'attribuant pas un prix à la nature qui ne peut être assimilée à un bien marchand, ce système considère *de facto* qu'elle n'a aucune valeur.

Fort heureusement, le procès de l'Erika aura permis une reconnaissance plus satisfaisante du préjudice écologique pur. Défini comme le dommage portant atteinte à la nature en tant que telle indépendamment des intérêts humains, qu'ils soient économique ou moraux, ce

préjudice a acquis une autonomie par rapport au préjudice personnel moral subi par une association¹ (. Mieux encore, ce procès au fort retentissement médiatique aura, définitivement, convaincu le législateur français d'insérer de nouvelles dispositions dans le Code civil aux termes desquelles « *toute personne responsable d'un préjudice écologique est tenue de le réparer* ». (C.civ art. 1386-19). Ledit préjudice y est défini comme « *une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement* ». (C. civ 1386-20).

Le délai de prescription, autrement dit le délai pour agir a été porté à 30 ans à compter du jour où le titulaire de l'action a connu ou aurait dû connaître la manifestation du dommage

Quant à la réparation du dommage, elle doit s'effectuer prioritairement en nature, ou si cela n'est pas possible par compensation financière versée à l'Etat ou un organisme désigné par lui. Les sommes allouées doivent être rigoureusement affectées à la protection de l'environnement.

Conclusion : Si les conventions pétrolières présentent l'intérêt de mettre à disposition des victimes de pollution accidentelles par hydrocarbures un système de réparation spécifique, elles restent largement perfectibles en présence d'un déversement majeure, s'agissant non seulement des montants de réparation offerts mais encore des préjudices indemnisables.

Nul doute que les procédures judiciaires initiées tant par les collectivités territoriales et les associations de protection de l'environnement auront grandement contribué à faire évoluer le droit dans l'attente hypothétique d'une meilleure prise en compte du préjudice écologique par le dispositif CLC/ FIPOL.

Cette position isolée des conventions pétrolières reste, désormais, difficilement concevable compte-tenu des progrès réalisés en matière de quantification des dommages, fussent-ils écologiques¹.

¹Pour de plus amples développements sur cette thématique Cf Karine Le Couviour, *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2007.

¹ Cass. Crim. 25 sept. 2012, n° 10-82938, *Erika*, D. 2012 : Jur. 2711, note Delebecq Ph)