

Les pistes civiles, communautaires et internationales pour la réparation des dommages écologiques consécutifs à une marée noire



Elisabeth TERZIC
CDES STRASBOURG
03 décembre 2008

L'exclusivité de la Convention CLC

□ **Article III§4 CLC :**
« aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente convention. Aucune demande (...) ne peut être introduite contre » :

- Les préposés ou mandataires du propriétaire;
- Le pilote;
- Tout **affréteur**, armateur ou armateur-gérant;
- Toute personne accomplissant des opérations de sauvetage;
- Toute personne prenant des mesures de sauvegarde.

Une exclusivité qui cède en cas de faute intentionnelle ou inexcusable

- «A moins que le dommage par pollution ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement »
- **En conséquence de ces limites** (art III§4 et V§2 CLC) : **une difficile réparation du dommage écologique, d'où la recherche de pistes alternatives...**

- I. Les pistes civiles innovantes**
 - A. Le procès de l'Erika**
 - B. La qualification de déchet**
 - C. La qualification d'épave maritime**
-

- II. Les pistes communautaires et internationales**
 - A. La création d'un fonds**
 - B. La création d'une agence**

I. Les pistes civiles innovantes

I.A. Le jugement du TGI de Paris du 16 janvier 2008

- **Des responsables pris à leur propre piège: la question de la qualification juridique des différents intervenants dans la gestion du navire**
- **La responsabilité des compagnies pétrolières au titre de la procédure « vetting » :**
« Vetting » : procédure volontaire d'inspection par les services internes d'une compagnie pétrolière pour déterminer si l'état général d'un navire-citerne permet son utilisation dans des conditions de sécurité acceptables

Un avenir incertain...

I.B. La possibilité de qualifier les hydrocarbures de déchets

□ La procédure:

- Tribunal de commerce de Saint-Nazaire
6 décembre 2000
- Cour d'Appel de Rennes
13 février 2002
- Cour de Cassation
28 mars 2007
questions préjudicielles à la CJCE
- CJCE 24 juin 2008

Article L.542-2 C. Env.

*« Toute personne qui produit ou détient des déchets dans des conditions de nature à produire des effets nocifs sur le sol, la flore et la faune, à dégrader les sites et les paysages, à polluer l'air ou les eaux, à engendrer des bruits et des odeurs et, d'une façon générale, à porter atteinte à la santé de l'homme et à l'environnement **est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination** ».*

La décision de la CJCE : un avenir compromis?

- ❑ **Le fioul lourd transporté par l'Erika n'est pas en lui-même un déchet**
- ❑ **En revanche le fioul mêlé à l'eau et aux sédiments marins peut être qualifié de déchet**
(Van de Walle CJCE, 7 sept. 2004, aff. C-1/03)
- ❑ **Il est possible d'imputer les coûts d'élimination au détenteur ou si cela est impossible au producteur du produit générateur des déchets si celui-ci a joué un rôle causal dans l'événement à l'origine du déversement**

MAIS la directive cadre sur les déchets 2008/98/CE du 19 novembre 2008 prévoit explicitement que les terres polluées non excavées ne peuvent être qualifiées de déchets...

I.C. La possibilité de qualifier les hydrocarbures d'épaves maritimes

Par analogie avec les déchets : possible responsabilité civile du fait d'un manquement à une obligation de police administrative

Cass. 3^{ème} civ. 16 mars 2005 Bull. civ.

CA Bourges 17 janvier 2008 SEDC

□ **Article 1 du décret modifié du 26 décembre 1961**

« *Constituent des épaves maritimes :*

1. *Les engins flottants et les navires en état de non flottabilité et qui sont abandonnés par leur équipage, qui n'en assure plus la garde ou la surveillance, ainsi que leurs approvisionnements et leurs **cargaisons** (...)*

□ **Article 5 du décret du 26 décembre 1961**

- « *Lorsqu'une épave maritime présente en totalité ou en partie, un **caractère dangereux pour** la navigation, la pêche ou **l'environnement**, l'accès à un port ou le séjour dans un port, le propriétaire de l'épave a l'obligation de procéder à la récupération, l'enlèvement, la destruction ou toute autre opération en vue de supprimer le caractère dangereux de cette épave »*

II. Les pistes internationales et communautaires

II.A. La difficulté à réformer

- Possibilité d'envisager la suppression des dispositions posant l'exigence d'une faute inexcusable ou l'inclusion de la réparation du dommage écologique dans la Convention CLC
- **Mais :**
 - Il est difficile de modifier un texte international ratifié par autant d'États (nouveau Protocole)
 - Ce système correspond à un choix délibéré de répartition de la charge du risque de pollution entre les différents acteurs du transport maritime d'hydrocarbures

II.B. La création d'un fonds ou d'une agence voué(e) à la réparation du dommage écologique

□ La création d'un fonds

- Brésil (FDE)
- Canada (FNMA/FDD)

Le fonds évalue et sélectionne des projets de restauration des milieux naturels mis en œuvre par des acteurs publics ou privés

□ La création d'une agence

- USA (EPA)

L'agence met en œuvre directement des actions de restauration des milieux naturels

Elle est dotée de la personnalité juridique et peut agir en justice

En conclusion...

- ❑ **Des pistes nouvelles permettant d'aboutir à une réparation complémentaire ou alternative des dommages causés à la nature par une marée noire se dessinent. Mais une solution globale fait encore défaut...**
- ❑ **D' où l'idée – qui mériterait d'être approfondie - de compléter le dispositif communautaire et/ou international par la création d'un fonds ou d'une agence**