

Application de la notion de préjudice écologique au transport maritime

Le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages tend à introduire dans le code civil le principe du droit à réparation du préjudice écologique.

Cette initiative est indéniablement positive puisqu'elle responsabilise les acteurs pour une meilleure protection de la Nature.

Concernant le secteur maritime, il est important de préciser que ce projet de réforme ne devrait, en principe, pas véritablement changer les choses. En effet, en cas de pollutions générées par des incidents ou accidents maritimes, plusieurs conventions internationales prévoient des mécanismes d'indemnisation permettant aux victimes d'être indemnisées facilement, rapidement et complètement. On peut citer à titre d'exemple la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969 ou la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures de soude. Surtout, il existe la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes qui permet, en tout état de cause, aux armateurs de limiter leur responsabilité en cas de dommage maritime.

LE REGIME D'INDEMNISATION DES POLLUTIONS MARITIMES : UN DISPOSITIF EFFICACE POUR UNE INDEMNISATION TOTALE DE LA VICTIME

Les mécanismes d'indemnisation des pollutions générées par des incidents ou accidents maritimes découlent de conventions internationales applicables de manière globale à tous les navires dans le monde.

Ils sont construits autour d'une idée simple : permettre à la victime d'être indemnisée facilement et complètement. Ainsi, la responsabilité est focalisée sur un seul interlocuteur, l'armateur du navire, ce qui évite à la victime de rechercher son interlocuteur et offre une facilité d'action à la victime. **Elle est objective : la victime n'a pas à prouver la faute de son interlocuteur.** La simple survenance du dommage suffit à déclencher la responsabilité de l'armateur. En outre, **l'assurance est obligatoire** : la victime est certaine d'obtenir une indemnisation puisque l'armateur sur lequel la responsabilité est canalisée, a l'obligation de souscrire une assurance de responsabilité pour pollution. A défaut, son navire n'est pas habilité à naviguer. Ainsi, même en cas d'insuffisance ou en cas de défaut de solvabilité de l'armateur, la victime obtient réparation.

Enfin, il y a 3 niveaux d'indemnisation : le premier niveau est celui de l'armateur, le deuxième et le troisième niveaux sont des fonds d'indemnisation prenant le relais en cas d'insuffisance ou d'insolvabilité.

Ainsi, c'est bien l'indemnisation de tous les préjudices qui est prévue par ces différents mécanismes : les dommages aux biens, les frais au titre d'opérations de nettoyage en mer et à

terre, les préjudices économiques subis par les professionnels de la pêche ou de la mariculture, les préjudices économiques dans le secteur du tourisme, les coûts de la remise en état de l'environnement.

SEUL L'ECHELON MARITIME INTERNATIONAL PEUT COMPLETER CE REGIME D'INDEMNISATION

A supposer qu'il soit décidé de couvrir les quelques types de dommages causés à l'environnement qui ne sont pas couverts par les conventions internationales (mesures de remise en état d'un coût déraisonnable, mesures impossibles à prendre en l'état actuel des connaissances et des techniques, requêtes basées sur une quantification abstraite du préjudice écologique), seul le niveau normatif international pourrait intervenir, à l'exclusion de solutions régionales.

Par essence, l'activité de transport et de services maritimes est mondialisée : ce sont des navires de toutes nationalités qui la font vivre. Il est donc parfaitement cohérent que les règles juridiques la régissant soient internationales, c'est-à-dire globales et identiques pour tous les acteurs. A défaut, on ferait face à des solutions régionales génératrices de distorsion de concurrence.

L'instance adaptée serait alors l'Organisation Maritime Internationale (OMI), agence maritime de l'ONU.

LA REPARATION DU PREJUDICE ECOLOGIQUE EN DROIT FRANÇAIS A LE MERITE D'ENCADRER LES ACTIONS TENDANT A REPARER LE PREJUDICE ECOLOGIQUE ET D'EVITER UNE MULTIPLICITE ET UNE DIVERSITE DE DECISIONS JURISPRUDENTIELLES CONTRADICTOIRES

Imaginer que le projet de réforme se substituerait ou s'ajouterait aux mécanismes dédiés existants serait une erreur et aurait des conséquences néfastes pour les armateurs qui seraient amenés à indemniser plusieurs fois au titre du même événement et feraient face à une grande insécurité juridique.

Cela créerait une distorsion de traitement entre les armateurs puisque tous les autres Etats reconnaissent l'exclusivité des conventions maritimes internationales de responsabilité et génèrerait une véritable problématique assurantielle : les P&I clubs (Protection and Indemnity clubs = rôle d'assureur de responsabilité) ne couvrent que ce qui relève des conventions internationales.

L'effet serait d'ailleurs contreproductif puisque les victimes risqueraient ainsi d'être confrontées à des interlocuteurs insolubles du fait de leur trop grande responsabilité.

En conséquence, le projet de réforme n'est recevable que s'il reconnaît pleinement l'existence des textes maritimes internationaux, en particulier la convention internationale la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Le cas échéant, il faudrait saluer ce projet qui a le mérite d'encadrer les actions tendant à réparer le préjudice écologique et d'éviter une multiplicité et une diversité de décisions jurisprudentielles contradictoires.