

# LA REPARATION DU PREJUDICE EN CAS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Par COUGOULE Elise et MIRALLES Anna  
DEA de Droit maritime et océanique

Les pollutions par hydrocarbures représentent un phénomène non exceptionnel depuis les années cinquante. Bien que ne représentant qu'une faible part des pollutions marines il n'est pas négligeable de lutter contre celles-ci (pour les pollutions marines d'origine tellurique la lutte est beaucoup plus difficile et la recherche de responsabilité très délicate) Pour un bref rappel en matière de prévention il y existe de nombreuses mesures plus que souhaitables(: contrôle par l'état du port, responsabilisation des sociétés de classification, retrait des navires d' un certain âge, obligation de double coque...).

Nous ne nous intéresserons ici qu'à la réparation de ces dommages. Avant le système actuel, il existait un vide juridique au niveau international en matière de réparation de ces dommages. Il y avait tout de même deux conventions internationale sur la limitation de responsabilité : la première de 1924 sur la limitation de responsabilité du propriétaire du navire pouvait être applicable en cas de pollution ; Ce texte est entré en vigueur en 1931 mais n'a pas connu un grand succès car les grandes puissances maritime de l'époque (notamment France et Grande Bretagne) ne l'ont pas accepté. La deuxième convention a été signée à Bruxelles en 1957 et porte elle aussi sur la limitation de responsabilité mais n'avait presque pas de valeur pratique puisque la responsabilité elle-même restait à l'époque régie au niveau national. Elle vise les dommages par pollution dans sa partie sur les dommages matériels, la responsabilité du propriétaire du navire est ainsi limitée à 1000 francs or par tonneau de jauge du navire. Cette convention a été ratifiée par la France et la Grande Bretagne notamment mais instaurait des montant insuffisant pour une réparation efficace du dommage par pollution.

La première grande catastrophe mobilisant l'opinion publique fût la marée noire provoquée par le Torrey-Canyon au large des Sevenstones en 1967. Comme souvent c'est un événement médiatique qui aura poussé le politique à légiférer

Il existe aujourd'hui quatre conventions en la matière :

- la « Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » dite CLC (Civil Liability Convention) qui canalise toute la responsabilité sur le propriétaire du navire en cause.

- la « Convention internationale du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » (FIPOL) qui joue un rôle de suppléant mais aussi de complément par rapport au propriétaire du navire. Ce fonds est la clef de voûte du système international d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures. Son siège est situé à Londres, il est composé de deux organes : L'organe directeur du fonds (l'assemblée) est composé de tous les Etats parties et se réunit au minimum une fois par an. Elle fixe les lignes directrices ainsi que les contributions annuelles de ses membres. Quant au secrétariat, il siège en permanence et comprend des fonctionnaires internationaux et l'administrateur du fonds (Mans Jacobsson à l'heure actuelle) qui est un véritable représentant légal du fonds à l'égard des tiers. Son rôle consiste en l'administration du fonds, le recouvrement des contributions des Etats membres et les règlements des demandes d'indemnisation. Il est à noter qu'avant les modifications apportées par la convention de 1992, le fonds disposait d'un comité exécutif.
- la « Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures »
- la « Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » (le deuxième FIPOL).

.En parallèle à ces conventions internationales, il existe des accords privés signés avant l'entrée en vigueur de ces conventions selon lesquelles les compagnies pétrolières constituent des fonds pour proposer aux victimes une réparation du préjudice. Cette réparation a le mérite d'être immédiate mais elle n'est que partielle. Deux accords privés ont ainsi été signés en 1969 et 1971. Le premier intitulé accords volontaire des propriétaire de navires pétroliers pour les pollutions par les hydrocarbures (TOVALOP ) a été signé le 7 janvier 1969. Cet accord fonctionnait sur la base des cotisations versées au P&I Club. Son principal intérêt était qu'un Etat non membre de la CLC pouvait être indemnisé par ce fonds. Cependant cette indemnisation était limitée depuis 1978 à 160 Millions de dollars US par tonneau de jauge du navire. En 1987, le TOVALOP supplément a été créé portant le plafond par accident à 59,7 millions de DTS par navire supérieur à 5000 tonnes. Le deuxième accord de ce type, signé le 3 janvier 1971, est intitulé contrat concernant le règlement intermédiaire de responsabilité des pétroliers pour la pollution par hydrocarbures (CRISTAL). Il s'agit d'un complément de TOVALOP quand le coût de nettoyage de la pollution dépasse les limites instaurées par le fonds TOVALOP. Ce fonds CRISTAL est lui aussi limité dans son montant : le plafond de

limitation est porté à 120 millions de DTS. Il est constitué par un prélèvement proportionnel au volume de pétrole transporté par mer, et présente lui aussi l'intérêt de pouvoir indemniser un Etat victime de pollution non partie à la convention de 1971 portant création du FIPOL. Ces deux accords privés ont été dissout le 20 février 1997.

Notre étude portera plus spécialement sur les conventions internationales de 1969, 1971 ainsi que leurs protocoles modificatifs de 1992, que nous détaillerons dans une première partie (I). Nous nous demanderons ensuite si ce système est aujourd'hui toujours viable, et quel pourrait être un meilleur système d'indemnisation des victimes de marées noires (II).

## **I LA PRISE EN COMPTE PAR LE DROIT INTERNATIONAL DE LA REPARATION DU PREJUDICE DE POLLUTION PAR HYDROCARBURES**

### **A) La convention de 1969 et la réparation du préjudice par le propriétaire du navire.**

C'est après l'accident du Torrey Canyon en 1967 qu'une réelle prise de conscience a eu lieu au niveau international sur la nécessité d'indemniser les victimes de pollution par hydrocarbures.

Les gouvernements se sont alors réunis au sein de l'OMCI pour concevoir une convention destinée à établir un système international de responsabilité en cas de pollution résultant du déversement des hydrocarbures.

Ainsi, la CLC (Civil Liability Convention) a été adoptée le 29 novembre 1969 (aujourd'hui, 49 Etats y sont encore partie).

#### **1) Objet et champ d'application de la convention**

La CLC a pour objet l'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures venant de navires. Son article 1<sup>er</sup> précise qu'il est entendu par hydrocarbures « les hydrocarbures persistants transportés comme marchandise dans les soutes ». Cette première définition tend à limiter le champ d'application de la CLC en ne visant que les hydrocarbures persistants (par opposition aux hydrocarbures dits légers qui s'évaporent vite) c'est-à-dire qui entraînent une pollution à grande échelle.

D'autre part, les hydrocarbures visés ne sont que ceux qui sont transportés comme marchandise et dans les soutes du navire. La Convention exclut donc les hydrocarbures utilisés en tant que carburant et ne s'attache qu'aux hydrocarbures marchandise.

Ensuite, la CLC donne une définition assez large des navires : « tout bâtiment de mer quel qu'il soit qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison » (art1 paragraphe 1). Cette restriction du champ d'application de la Convention est directement liée à l'accident du Torrey Canyon qui a été pris en exemple pour l'élaboration du texte. La CLC de 1969 est donc une Convention empirique.

Champ d'application *ratione materiae* :

La CLC indemnise trois types de pollutions :

- Le dommage de pollution proprement dit qui doit être extérieur au navire et résulter d'une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbure du navire (quelque soit l'endroit où a lieu le rejet ou la fuite)
- Les coûts et les mesures de sauvegarde c'est-à-dire toutes les mesures raisonnables prises par toutes personnes après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.
- Les dommages causés par ces mesures de sauvegarde.

Champ d'application *ratione loci* (art 2) :

La CLC s'applique à tout dommage par pollution survenu sur le territoire d'un Etat, elle exclut en conséquence la haute mer et la ZEE ou zone équivalente. Cependant, certains Etats avaient proposé l'applicabilité de la convention en haute mer (ex. Inde), notamment les pays largement tributaires de la pêche. Cette prétention n'a pourtant pas été retenue lors de la conférence pour l'élaboration de la convention.

## 2) La mise en place d'une responsabilité canalisée, objective et limitée

Le fondement de la responsabilité du fait de pollution par hydrocarbures a été le point le plus discuté lors des négociations de la convention. La question évidemment sous-jacente était de nature pécuniaire : qui va pouvoir payer la réparation du préjudice ?

La solution retenue en 1969 est la responsabilité du propriétaire seul (ses préposés ont une immunité absolue). C'est une responsabilité qu'il convient alors de qualifier de canalisée.

L'OMI avait porté son choix sur le propriétaire du navire car à l'époque celui-ci était aisément identifiable ; nous verrons par la suite que la situation a bien changé.

La CLC entend par propriétaire « toute(s) personne(s) au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou dont le navire est la propriété ». Il est souvent difficile de déceler qui est le réel propriétaire d'un navire, ce qui allonge considérablement les délais pour l'indemnisation des victimes (voir II).

La responsabilité instaurée par la CLC est d'autre part une responsabilité objective car le propriétaire du navire est responsable ou présumé responsable sans qu'il y ait besoin de prouver une faute de sa part. L'évènement de pollution le rend automatiquement responsable, les victimes n'ont qu'à prouver le lien de causalité entre le dommage et l'évènement (ce qui peut apparaître comme facile en apparence), une fois tenu pour responsable, le propriétaire du navire est tenu d'indemniser les victimes.

Il existe cependant des cas d'exonération prévus par la convention (article 3 al 2), le propriétaire s'exonère de sa responsabilité :

- S'il prouve que l'accident résulte d'un acte de guerre, de guerre civile, d'un phénomène de caractère exceptionnel, du fait délibéré d'un tiers, de la négligence ou de toute autre action préjudiciable d'un gouvernement.
- Il s'exonère également quand l'accident est du fait de la victime elle-même, tout ou partie, délibérément ou par négligence.

La responsabilité retenue par la CLC est donc une responsabilité objective dans son fondement et canalisée sur le propriétaire, mais elle est aussi limitée dans son montant.

Selon un principe de droit maritime, la responsabilité est traditionnellement limitée. C'est à notre avis l'un des points les plus critiquables de ce système (même si certains auteurs la trouvent justifiée en raison du caractère objectif de la responsabilité retenue par la CLC).

En effet, le propriétaire ne répond des dommages de pollution que jusqu'à un certain seuil :

- 133 DTS (181 Dollars US) par tonneaux de jauge du navire
- ou 14 millions de DTS si ce dernier montant est inférieur.

Le propriétaire, pour bénéficier de cette limitation, doit obligatoirement souscrire une assurance qui couvre les limites de sa responsabilité, mais ne sont visé par la convention uniquement les navires pétroliers transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison. Cette assurance se contracte normalement auprès de l'une des associations de protection et d'indemnisation (les clubs P&I) qui sont des mutuelles.

Cette convention CLC est la première convention internationale à s'être réellement penché sur le problème de la responsabilité des propriétaires de navires polluants. Cependant, les montants retenus à l'époque sont vite apparus insuffisants pour indemniser les dommages de pollution.

### 3) Le protocole modificatif de 1992 sur la responsabilité civile

En 1992, est intervenue une modification du système existant en ce qui concerne la responsabilité civile en cas de pollution par hydrocarbures. La convention d'origine de 1969 a par conséquent été complétée par ce nouveau texte de 1992 qui prévoit un champ d'application plus large qu'en 1969.

Cette convention prévoit en effet un élargissement géographique et inclut les dommages par pollution survenus dans la zone des 200 milles marins.

D'autre part, la définition du dommage par pollution a été étendue pour bien préciser que s'agissant des dommages à l'environnement, l'indemnisation se limite aux coûts et mesures raisonnables prises effectivement ou à prendre pour remettre en état l'environnement contaminé.

Ensuite, la Convention de 1992 s'applique non seulement aux navires transportant effectivement des hydrocarbures en tant que cargaison mais aussi aux déversements d'hydrocarbures de soutes provenant de navires citernes à l'état lège, sous réserve qu'il y ait à bord les résidus d'une cargaison d'hydrocarbures persistants.

La plus importante modification apportée par la convention de 1992 concerne l'augmentation des plafonds de limitation de responsabilité. Le propriétaire peut désormais limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence d'un montant de :

- 3 millions de DTS (4,1 millions de dollars US) pour un navire dont la jauge brute est inférieure ou égale à 5000 unités (tonneaux de jauge)
- 3 millions de DTS plus 420 DTS pour chaque unité de jauge supplémentaire pour un navire dont la jauge est comprise entre 5000 et 140 000 unités.
- 59,7 millions de DTS pour un navire dont la jauge est supérieure ou égale à 140 000 unités.

Quant à la nature de la responsabilité pesant sur le propriétaire, elle reste canalisée, puisqu'en plus de l'immunité qui pesait sur les préposés du propriétaire, la convention de 1992 y ajoute le pilote, l'affréteur, l'exploitant ou l'opérateur du navire ou toute personne intervenue dans les opérations de d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

La responsabilité reste donc bien canalisée sur le propriétaire du navire en cause dans une pollution par hydrocarbures. Cependant, les immunités sautent lorsque le dommage résulte de leur fait ou omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Les conventions sur la responsabilité de 1969 /1992 sont un réel point de départ dans la mise en œuvre d'un droit à la réparation du préjudice de pollution au niveau international. Cependant, comme nous l'avons expliqué, la CLC a été élaborée en réponse au sinistre du Torrey Canyon de 1967 et s'est principalement centré sur la responsabilité du propriétaire du navire en cause. La suite logique à cette convention était d'instaurer un fonds d'indemnisation pour les victimes de pollutions par hydrocarbures, ce qui a été fait dès 1971 avec la convention du 18 décembre 1971 portant création du FIPOL.

### **B) La création des fonds complémentaires d'indemnisation.**

En 1969, tous les Etats s'accordaient à dire que l'indemnisation prévue dans le texte était insuffisante. A titre d'exemple, le sinistre du Torrey Canyon a coûté plus de 3 millions de livres à la Grande-Bretagne et 41 millions de francs à la France, alors que la CLC fixe un plafond de responsabilité à approximativement 70 millions de francs.

Il a donc fallu créer un fonds international d'indemnisation faisant partager la charge de l'indemnisation entre l'industrie pétrolière et les propriétaires de navires.

#### 1) La convention du 18 décembre 1971 portant création du FIPOL

Le domaine d'application de la convention est assez facile à cerner car le texte utilise les mêmes termes que la CLC et emploie les mêmes définitions (sauf les hydrocarbures qui ne visent que le pétrole brut et le fuel-oil), la portée géographique est aussi la même que dans la CLC.

Il faut préciser que seuls les Etats déjà parties à la convention de 1969 peuvent être parties à la convention de 1971 et ainsi pouvoir bénéficier le cas échéant de l'indemnisation du FIPOL.

Le FIPOL est une organisation intergouvernementale financée par des contributions versées par les réceptionnaires de pétrole brut ou d'hydrocarbures lourds dans les Etats

membres après transport par mer. Il est administré par un conseil d'administration composé de tous les Etats membres.

On distingue traditionnellement deux rôles essentiels du FIPOL : un rôle de complément et un rôle de suppléant ; au terme de l'article 4 par.1 de la convention, le fonds est tenu d'indemniser les victimes dans les cas suivants :

- Au cas où le propriétaire du navire est exonéré de sa responsabilité -ie- il a fait joué l'un des cas d'exonération de la CLC, dans ce cas le FIPOL joue un rôle de suppléant.
- En cas d'incapacité financière du propriétaire ou de son garant : le FIPOL joue un rôle de suppléant quand le propriétaire est dans l'incapacité totale de payer, et un rôle de complément (il prend le relais du propriétaire) quand la garantie du propriétaire ne couvre pas entièrement les dommages.
- Au cas où les limites de responsabilité de la CLC sont dépassées, dans ce cas, le FIPOL joue un réel rôle de complément.

Dans ces différents cas, le FIPOL prend le relais ou prend directement la place du propriétaire responsable afin que les victimes aient droit à une indemnisation complète du dommage subi.

Il existe cependant des cas d'exonérations, c'est-à-dire des cas où l'indemnisation par le FIPOL sera exclue :

- Si le dommage de pollution résulte d'un acte de guerre ou de guerre civile (on retrouve le même cas d'exonération que dans la CLC)
- Si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est du à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires
- En cas de faute intentionnelle ou inexcusable de la victime.

D'autre part, ici encore le montant des indemnités que le FIPOL doit verser est limité : il ne peut excéder 450 millions de francs Poincaré (30 Millions de dollars US)<sup>1</sup>.

Ce montant paraissait largement suffisant à l'époque de l'élaboration de la Convention de 1971, si on reprend l'exemple du Torrey Canyon, ce montant représente le double des dommages subis par la Grande-Bretagne et la France.

---

<sup>1</sup> A ce sujet, voir en annexe le tableau récapitulatif des montants des différentes conventions.

On voit donc que la convention de 1971 est une innovation par rapport à la CLC, ou tout au moins un complément indispensable prévoyant un mécanisme d'indemnisation sûr pour les victimes des marées noires.

Cependant, ce régime a été modifié lui aussi par une convention de 1992.

## 2) La convention de 1992 portant création du nouveau FIPOL

Au même titre que la CLC a été complétée par une convention en 1992, la convention de 1971 a elle aussi été amendée cette même année (les deux conventions sont entrées en vigueur le 30 mai 1996).

Cette convention de 1992 crée un nouveau fonds d'indemnisation, il faut désormais parler des FIPOL.

Ce fonds de 92 a pour mission lui aussi de verser des indemnités aux victimes de dommages dus à une pollution par hydrocarbures qui ne seraient pas pleinement indemnisés en vertu de la convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Les montants sont plus élevés que ceux du fonds de 1971 : les limites s'élèvent à un montant de 135 millions de DTS (179 millions dollars US), ce montant maximal comprend la somme effectivement versée par le propriétaire ou son assureur en vertu de la convention de 92 sur la responsabilité civile.

Le fonds de 1992 s'efforce de régler les demandes à l'amiable pour que les demandeurs soient indemnisés le plus vite possible. Pratiquement, les demandeurs peuvent consulter le secrétariat du fonds pour être conseillés, établir et présenter leur demande.

Pour obtenir réparation en vertu de la convention de 92, les demandeurs doivent envoyer leur demande par écrit directement au fonds situé à Londres.

Le plus souvent, le fonds et les clubs P&I collaborent étroitement pour traiter les demandes, ils procèdent ensemble à une enquête sur l'évènement puis sur l'évaluation du dommage.

Concernant les délais, la demande doit être présentée dès que possible après la survenance du dommage. Si un dommage peut n'apparaître qu'un certain temps après l'évènement, l'action en justice doit dans tous les cas être intentée dans un délai de six ans à compter de la date de l'évènement.

Il est important de noter que la convention de 1971 portant création du fonds a cessé d'être en vigueur depuis le 24 mai 2002 et ne s'applique plus aux sinistres survenus après

cette date. Cependant l'abrogation de la convention n'entraîne pas la liquidation du FIPOL 71 lui-même car celui-ci doit encore régler les sinistres en suspens ce qui risque de prendre plusieurs années. Il ne faut pas oublier que le fonds a été amené à intervenir dans de nombreuses affaires (107 depuis sa création en 1978 dont le Heaven – Italie 1991 ; le Sea Prime – Corée 1995 ; le Sea Empress – Royaume-Uni 1996...).

Le fonds de 92 va donc prendre le relais du fonds de 71 une fois éteint. Cette transition ne semble pas poser de problème majeur : le 20 novembre 2002, le FIPOL 92 comptait déjà 74 Etats membres, chiffre amené à augmenter rapidement.

Le système international d'indemnisation des dommages dus à une pollution par hydrocarbures est donc bien instauré et est efficace. Il a d'ailleurs été adopté un nouveau protocole améliorant l'indemnisation des victimes de marées noires, protocole élaboré par le FIPOL 92 portant sur la création d'un fonds d'indemnisation supplémentaire.

Ce nouveau fonds offrira un montant supplémentaire par rapport au FIPOL 92, le montant total ainsi disponible pour l'indemnisation des victimes dans les Etats membres s'élèvera à 920 millions d'Euros pour chaque sinistre survenant après l'entrée en vigueur de ce protocole.

Le système international d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures on le voit, a évolué avec le temps pour permettre une indemnisation de plus en plus sûre et complète des victimes (les montants le prouvent).

Cependant, une fois ce constat établi, nous pouvons nous demander si ce système est toujours viable et efficace, ne pourrait-il pas subir des modifications de fond notamment quant au principe même de limitation de responsabilité ?

## **II. LES DEFICIENCES DU SYSTEME ACTUEL :**

L'expérience et les dernières marées noires ont su faire ressortir les insuffisances du mécanisme actuel de réparation des dommages dus aux hydrocarbures. D'une part les conventions CLC et FIPOL devraient subir quelques modifications. A coté de cela, sans pour autant adopter de nouveaux protocoles, les conventions pourraient être mieux exploitées.

## **A. Les déficiences dues à la rédaction même des conventions**

La responsabilité objective a pour atout majeur de ne pas avoir à rechercher le responsable et d'éviter au demandeur d'avoir à rapporter la preuve d'une faute. Toutefois en contre partie, la responsabilité sera limitée et le demandeur ne pourra pas rechercher la responsabilité d'une autre personne.

### 1. La canalisation de responsabilité sur le propriétaire du navire

Cette focalisation sur le propriétaire a trop souvent pour effet d'empêcher l'indemnisation des victimes et ce pour de nombreuses raisons. Tout d'abord le propriétaire du navire peut être partiellement ou totalement insolvable ce qui va entraîner une prise en charge par le FIPOL et donc diminuer la somme globale disponible afin que le FIPOL indemnise les victimes (n'oublions pas que le plafond d'indemnisation du FIPOL comprends les sommes versées par le responsable). Il en va de même lorsque le propriétaire peut invoquer l'un des cas d'exonération prévus par la CLC.

Plus grave encore, le propriétaire peut utiliser ce système à son avantage. Comme on l'a vu avec la catastrophe de l'Erika, les armateurs peuvent se cacher derrière ce que l'on appelle des « single ship companies ». Ce mécanisme consiste à monter des sociétés ne détenant qu'un seul navire.

Les compagnies pétrolières, au fait que seul le propriétaire peut être déclaré responsable, auront tendance à être affréteur plutôt que propriétaire de navire.

On sait que la Convention CLC exclue expressément l'affréteur dans la recherche de responsabilité. Antoine Vialard justifie leur impunité par un manque de moyens efficaces pour contrôler la structure du navire et par la même sa dangerosité. Mais, comme le souligne le professeur Bonassies, le propriétaire n'est la plupart du temps qu'« une compagnie financière, se désintéressant de la gestion technique du navire ». Il poursuit en expliquant que le meilleur moyen d'action sur la sécurité du navire serait une gestion technique impeccable et conclut en disant : « Se sachant juridiquement responsable, l'affréteur coque nue, l'affréteur à temps, et plus généralement l'exploitant non propriétaire, sera porté à être plus attentif à la qualité de ses équipages, à la formation de ceux-ci, à l'entretien du navire, tous éléments qui font la sécurité de la navigation »

La responsabilisation des sociétés de classification paraît également souhaitable. En effet, ce sont elles qui sont le mieux à même de connaître l'état de la structure d'un navire lorsqu'elles le contrôlent.

Il est d'autant plus important de supprimer ces immunités dans la mesure où le seul responsable admis a la possibilité de limiter sa responsabilité.

## 2. La limitation de réparation

Malgré des rehaussements importants en 2003 des plafonds d'indemnisation du FIPOL (et ce sous la pression de l'Union Européenne), des efforts restent à faire. Mais plus encore c'est le principe même de cette limitation qui est à remettre en cause.

La limitation de responsabilité du propriétaire du navire est un principe traditionnel du droit maritime. Historiquement la limitation de responsabilité du propriétaire du navire se justifiait car elle dépendait en fait de la valeur des marchandises transportées. Aujourd'hui, cette limitation n'est plus justifiée dans la mesure où, la limitation est accordée au propriétaire à raison de sa cotisation à un fonds spécialement prévu à cet effet. De même il n'y a aucune réciprocité de cette limitation puisque les victimes sont toujours les mêmes et sont les seuls à souffrir de cette limitation.

On peut également se demander pourquoi la responsabilité n'est pas illimitée car le propriétaire ne subit pas vraiment le prix de l'indemnisation avec le mécanisme de l'assurance ; en effet sa prime d'assurances sera plus élevée mais il répercutera ce prix sur celui de l'affrètement. Certains prétendent qu'une telle responsabilité entraînerait la disparition du transport d'hydrocarbures par mer. Mais cet argument ne peut plus être soutenu lorsque l'on observe le système américain avec l'OPA (Oil Pollution Act de 1990). De plus une responsabilité illimitée aurait un effet préventif et conduirait sûrement les propriétaires à prendre toutes les mesures nécessaires pour sécuriser leurs navires.

Le droit de l'environnement admet tout à fait ce défaut de plafond avec la réparation *in integrum*. Un alignement sur ce dernier serait donc plus recommandé que de rester sur de vieux principes sous prétexte qu'ils existent depuis des décennies.

Enfin, on explique le plafonnement par le fait que le transport d'hydrocarbures est une activité d'intérêt général. Mais peut-on parler d'activité d'intérêt général lorsque ceux qui souffrent des marées noires ne sont pas totalement indemnisés. L'intérêt général n'est-il pas plutôt la protection de l'environnement et sa remise en l'état ?

Il faut aussi s'interroger sur la limitation de réparation versée par le FIPOL. On vient de le voir le FIPOL est financé par les importateurs de pétrole. Il semble normal que ce soit ceux qui créent le risque -c'est-à-dire les consommateurs demandeurs de pétrole- qui en assument les conséquences. Ce sont les grandes compagnies pétrolières qui sont en première ligne pour le paiement des taxes perçues par le FIPOL ; on voit alors mal quelle justification serait concevable pour limiter le paiement des taxes dues par des sociétés multimilliardaires alors que parallèlement on impose une réparation limitée pour les populations côtières.

Pour conclure au sujet de la limitation de responsabilité, la convention CLC apporterait à priori un correctif : en cas de faute inexcusable du propriétaire, la responsabilité devient illimitée. Ce propos est à nuancer puisque ce n'est pas pur autant que les victimes seront totalement indemnisées. En effet cela va avoir pour fâcheuse conséquence de faire sauter la garantie d'assurance pour tout ce qui est supérieur à la couverture souscrite et le FIPOL indemniser alors dans la mesure du possible. On a une sorte de non droit qui se crée ; le propriétaire n'a plus qu'à s'en remettre au FIPOL, qui ne devait à la base que servir de complément ou de supplément mais en aucun cas de responsable par « délégation ».

## **B. Les déficiences liées à une utilisation non optimale des conventions**

Nous allons ici nous intéresser à deux grands problèmes qui ne sont pas du à la rédaction même des conventions mais qui tiennent au fait que le système n'est pas aussi performant qu'on pourrait le souhaiter. En premier lieu, le dommage écologique à la lecture attentive des textes pourrait être indemnisé par le FIPOL. Ensuite surgissent quelques problèmes procéduraux.

### **1. Le refus d'admission du dommage écologique**

Nous soutenons ici la thèse, à priori minoritaire, du professeur Piquemal, selon laquelle la convention FIPOL de 1992 admet l'indemnisation de ce type de préjudice. L'Etat est titulaire de droits patrimoniaux en ce qui concerne les zones qui sont sous souveraineté. Ainsi le dommage écologique dans lesdites zones portent atteinte aux intérêts de l'Etat, donc aux intérêts collectifs. D'où dommage écologique = dommage collectif. D'ailleurs l'article 2 de la Convention de Montego Bay de 1982 précise que l'Etat est souverain dans sa mer territoriale qui est considérée exactement de la même sorte qu'un territoire. On est bien dans l'idée de patrimonialisation de la mer territoriale. De surcroît, l'article 56 de cette convention

rajoute que l'Etat côtier a des droits souverain aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologique ou non, des eaux sur jacentes aux fonds marins et de leur sous sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et l'exploitation de la zone à des fins économiques. Plusieurs conventions internationales reconnaissent la réparation de ce type de dommage (par exemple la Convention de Lugano de 1993) ainsi que des législations internes (par exemple en France avec la loi du 28 novembre 1963 selon laquelle l'Etat peut demander réparation en tant que propriétaire de la faune et de la flore du sol marin, du rivage, des plages et plus largement des côtes)

Les Etats membres du FIPOL ont présenté, le 26 février 2001 un document faisant état qu'ils souhaitent l'indemnisation du dommage écologique (DOC 92 FUND/WGR 3/5/1).

Selon la convention de 1992 est indemnisable le dommage par pollution ainsi que les mesures de sauvegarde. Le dommage par pollution peut se définir comme les mesures raisonnables qui ont été, ou qui seront prises, pour remettre en état l'environnement contaminé. Selon les conventions, il faut subir une perte économique quantifiable. Dans ce sens, l'Assemblée du FIPOL en 1980 a affirmé que l'indemnisation ne doit pas être effectuée sur la base d'une qualification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques. Il est vrai que le dommage écologique touche des biens non marchands. Cependant de nouvelles théories permettent l'évaluation de tels biens. La réparation du dommage écologique peut consister en la remise en l'état des lieux pollués quand cela est possible. Selon le professeur Rehbinder, dans le cas d'une impossibilité de remise en état, il existe des palliatifs : « la compensation physique réelle du préjudice à un endroit localement et fonctionnellement lié à l'endroit de l'atteinte , et finalement le remplacement ou la substitution de la nature sur un autre lieu ». Le professeur Piquemal propose de prévoir de n'indemniser le préjudice écologique qu'à partir d'un seuil minimal.

Pour évaluer ce dommage, deux approches sont envisageables : comparer la valeur du bien touché par ce préjudice à autre bien matériel subissant la loi de l'offre et de la demande sur un marché simulé. On peut également fixer une réparation forfaitaire des dommages par référence à plusieurs catégories d'atteintes.

L'Etat victime semble être le plus à même de recevoir des dommages et intérêts quand la réparation en nature est impossible.

La Commission Européenne recommande dans son livre blanc de suivre cette démarche. Effectivement, elle préconise que lorsque la remise en l'état est impossible, l'indemnisation devra être égale au coût des solutions de substitution, en vue d'implanter des

ressources naturelles équivalentes aux ressources détruites et de rétablir ainsi le niveau de conservation de la nature et de la biodiversité. En cas de possibilité de remise en état, l'indemnisation devra être égale aux coûts de restauration.

Afin d'évaluer le coût de la remise en état, un groupe de travail du FIPOL a préconisé en 2001 l'élaboration d'une étude d'impact sur l'environnement. Cela faciliterait la preuve du préjudice qui n'est pas toujours aisée

## 2. Les problèmes procéduraux

Certes le système international d'indemnisation des victimes de pollution par hydrocarbures pose comme principe une présomption de faute du propriétaire. Mais il reste encore à la victime de prouver le dommage qu'elle a subi mais aussi d'établir le lien de causalité entre la faute du propriétaire et le dommage subi.. Cette preuve n'est pas toujours aisée. Quant au dommage il faudra présenter au FIPOL des documents établissant qu'on a bien subi un préjudice et que celui-ci peut être chiffré. Cependant les juges sont parfois strict lorsqu'il s'agit d'admettre ou non le lien de causalité et surtout quand il s'agit de préjudices consécutifs et de préjudices économiques. Le préjudice consécutifs peut se définir comme étant le manque à gagner subi par le propriétaire ou l'exploitant de biens pollués ; quant au préjudice économique pur, il s'agit des pertes de recettes souffertes par les personnes dont les biens n'ont pas pollués. Cela recouvre la plupart du temps des activités telles le tourisme, la pêche ou encore l'aquaculture.

Ce préjudice économique n'est indemnisé que s'il existe une proximité raisonnable entre ce préjudice et la pollution : proximité géographique ; dépendance économique entre le demandeur et le bien contaminé ; possibilité pour le demandeur d'avoir d'autres alternatives commerciales ; le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par la pollution.

Afin d'illustrer notre propos nous pouvons citer le cas du Sea Empress. Suite au naufrage d'un navire polluant les cotes du Milford Haven, une interdiction de pêche fut prononcée. Un transformateur de bulots pêchés dans ladite zone, qui avait une usine implantée dans une région non contaminée subit alors des pertes économiques. La Cour d'Appel Anglaise en février 2003 lui refusa l'indemnisation par le FIPOL au motif que son dommage n'était pas directement lié à la pollution et qu'il aurait pu s'approvisionner chez d'autres pêcheurs.

En plus de ces difficultés probatoires, la procédure d'indemnisation est lente. Ceci peut s'expliquer en partie par le principe de répartition qui veut qu'on attende que tous les dommages qui font l'objet de demandes d'indemnisation aient été évalués par le FIPOL pour que les indemnités soient versées au pro rata.

Cette lenteur due aussi à tout le côté administratif du FIPOL engendre également des problèmes quant à l'évaluation monétaire à cause des fluctuations monétaires.

## ANNEXE

**Tableau: Plafonds d'indemnisation en vertu des Conventions sur la responsabilité civile et des Conventions portant création d'un Fonds, pour des pétroliers de tailles diverses**

| Jauge brute <sup>&lt;1&gt;</sup> | Convention de 1969 sur la responsabilité civile |               |                | Convention de 1971 portant création du Fonds <sup>&lt;2&gt;</sup> |               |                | Convention de 1992 sur la responsabilité civile |               |                | Convention de 1992 portant création du Fonds <sup>&lt;2&gt;</sup> |               |                |
|----------------------------------|---|---------------|----------------|---|---------------|----------------|---|---------------|----------------|---|---------------|----------------|
|                                  | Millions de DTS                                 | Millions de £ | Millions de \$ | Millions de   | Millions de £ | Millions de \$ | Millions de DTS                                 | Millions de £ | Millions de \$ | Millions de DTS   | Millions de £ | Millions de \$ |
| 5 000                            | 0,6   | 0,5           | 0,8            | 60  | 52            | 76             | 3,0   | 2,6           | 3,8            | 135   | 118           | 172            |
| 25 000                           | 3,0   | 2,6           | 3,8            | 60  | 52            | 76             | 11,4  | 10,0          | 14,5           | 135   | 118           | 172            |
| 50 000                           | 6,0   | 5,2           | 7,6            | 60  | 52            | 76             | 21,9  | 19,1          | 27,8           | 135   | 118           | 172            |
| 100 000                          | 12,0  | 10,5          | 15,2           | 60  | 52            | 76             | 42,9  | 37,5          | 54,5           | 135   | 118           | 172            |
| 117000                           | 14,0  | 12,2          | 17,8           | 60  | 52            | 76             | 50,0  | 43,7          | 63,6           | 135   | 118           | 172            |
| 140 000                          | 14,0  | 12,2          | 17,8           | 60  | 52            | 76             | 59,7  | 52,1          | 75,9           | 135   | 118           | 172            |
| 160000                           | 14,0  | 12,2          | 17,8           | 60  | 52            | 76             | 59,7  | 52,1          | 75,9           | 135   | 118           | 172            |

1. Le montant maximum disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile se fonde sur la jauge brute du pétrolier, alors qu'en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, il s'agit d'une mesure différente. qui, aux présentes fins. a été fixée à 90% de la jauge brute du navire.

2. Y compris les montants effectivement versés par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable.

## **BIBLIOGRAPHIE :**

### Ouvrages :

- BEURIER Jean-Pierre, *Droits maritimes, Tome III Exploitation et protection de l'océan*, Editions Juris-service, 1998
- WU Chao, *Pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures. Responsabilité et indemnisation du dommage*, Editions Pédone, 1994

### Articles :

- MORIN Michel, *Les rapports entre le droit international et le droit interne : l'exemple du FIPOL*, DMF 1997, p.325
- PIQUEMAL Alain, *L'indemnisation des dommages écologiques par le système international d'indemnisation du FIPOL*, Espaces et ressources, 2001, p.123
- REMOND-GOUILLOUD Martine, *Quel avenir pour les conventions de Bruxelles sur l'indemnisation des marées noires*, DMF 1992, p.260
- VIALARD Antoine, *Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures*, DMF 2003, p.435

### Divers :

- Site Internet du FIPOL: [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)
- Rapport annuel du FIPOL 2002
- Manuel des demandes d'indemnisation du FIPOL 1992