

La prise en compte du préjudice écologique par les polices d'assurances

Alice MOTTE et Florence DAUBRÉE

Étudiantes du Master 2 Droit et Sécurité des Activités Maritimes et Océaniques

A la suite au rejet d'hydrocarbure du cargo Thisseas au large des côtes françaises constaté le 24 mars 2016, le TGI de Brest a statué le 17 janvier 2017 sur les demandes des parties civiles¹. Celles-ci réclamaient réparation des préjudices causés aux intérêts collectifs notamment pour toutes les pollutions provoquées par le déversement. Ce jugement, peu motivé sur l'attribution des réparations, n'éclaire pas le mécanisme de responsabilité pour préjudice écologique pur tel que reconnu initialement par la Cour d'appel de Paris dans une décision du 30 mars 2010 et confirmé par la chambre criminelle de la Cour de cassation dans le célèbre arrêt Erika du 25 septembre 2012². Cette décision illustre la nécessité qui existait alors d'établir un cadre législatif pour la réparation des préjudices écologiques.

Ainsi, par la loi Biodiversité du 8 août 2016, est entré dans le Code civil le préjudice écologique selon lequel : « toute personne responsable d'un préjudice écologique est tenu de le réparer ». La matière environnementale a su faire preuve d'une grande originalité en admettant une responsabilité objective pour dommage à l'environnement. Il existe désormais une dichotomie entre le préjudice écologique dit « pur » qui correspond aux atteintes à l'environnement indépendant de ses répercussions sur l'être humain et le préjudice écologique dérivé reposant sur le système classique de responsabilité subjective visant à réparer les atteintes aux personnes et aux biens.

Cette objectivisation du préjudice écologique n'a pas manqué de soulever de nombreuses interrogations notamment quant au caractère personnel que doit revêtir une action pour être recevable. Ces questions ont été résolues par le législateur précisant que « l'action en réparation du préjudice écologique est ouverte à toute personne ayant qualité et intérêt à agir, tel que l'État, l'Agence française pour la biodiversité, les collectivités territoriales et leurs groupements dont le territoire est concerné, ainsi que les établissements publics et les associations, agréées ou créées depuis au moins cinq ans à la date d'introduction de l'instance, qui ont pour objet la protection de la nature et la défense de l'environnement »³.

Toutefois, le montant et le mode de calcul de la réparation du préjudice subi par l'élément naturel suscitent toujours quelques interrogations. Les montants des réparations et indemnisations sont particulièrement élevés en matière environnementale et peuvent sembler excessifs pour les acteurs ayant à les prendre en charge. Les parties civiles dans l'affaire Erika avaient ainsi obtenu 200,6 millions d'euros de dommages et intérêts, dont 13 millions au titre du préjudice écologique.

Ces risques environnementaux et cette réparation nouvelle doivent être soutenus par un dispositif d'assurance. « L'énormité des capitaux engagés et des dommages susceptibles d'être causés (...) a rendu indispensable le

¹ P. CHAUMETTE, « Condamnation pour pollution marine – Amende d'un million d'euros – THISSEAS, TGI Brest 17 janvier 2017 », Carnet de recherche programme européen Human Sea, 8 février 2017, <https://humanssea.hypotheses.org/753>

² Cass. crim. 25 septembre 2012, affaire dite Erika, n° de pourvoi: 10-82938. Publié au bulletin

³ Art. 1386-21- LOI n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages

recours au mécanisme de l'assurance »⁴. Les recours formés contre l'assuré pour les préjudices écologiques causés seront garantis par l'assurance pour responsabilité. Cette dernière vise à couvrir les montants des réparations des dommages que l'assuré a causés. Elle intervient en excédent d'une assurance corps et ne couvre que le montant dépassant la couverture de cette dernière.

L'évolution de la prise en compte des dommages environnementaux dans la législation nationale entraîne une nécessaire adaptation des polices d'assurance. L'assurance maritime s'est-elle adaptée à ces nouveaux risques de responsabilité environnementale ? Si les assurances maritimes ont su appréhender le préjudice écologique dérivé (I), la question du préjudice écologique pur n'est pas encore résolue (II).

I- La prise en compte du préjudice écologique par les polices d'assurances

En exigeant de l'assuré des garanties afin de minimiser les risques de survenances du sinistre, l'assureur maritime protège indirectement l'environnement des pollutions (A). Toutefois, l'étendue de la garantie reste limitée au préjudice écologique dérivé (B).

A) Les exigences de l'assureur lors de la souscription de la police : une protection indirecte de l'environnement

Depuis les années 1980, les assureurs maritimes ont pris conscience des coûts élevés des risques environnementaux. La négligence d'un navire augmente la probabilité de survenance d'un tel sinistre. Ainsi, aujourd'hui les assureurs refusent la couverture des navires à risques ce qui favorise dans les pays développés « l'assainissement du marché des navires-poubelles » selon Marcel de Calbiac, directeur de la branche maritime de la Compagnie d'assurance maritime, aérienne et terrestre.

L'assureur va opérer un travail de sélection parmi les assurés potentiels⁵. La police d'assurance prend en compte l'âge, le type de navire ou encore la composition de l'équipage et peut prévoir un certain niveau de classification ou de certification. L'assurance corps et machine du 1^{er} janvier 2012 prévoit ainsi que le navire assuré devra faire l'objet d'une certification par une société de classification. Cette société devra être agréée par l'assureur qui pourra ainsi contrôler le degré d'exigence de la cotation. L'assurance étant nécessaire dans l'opération maritime, les acteurs vont se conformer à ces exigences et ce phénomène augmente globalement le niveau de fiabilité des navires.

De plus, l'assurance repose sur un précieux équilibre entre le coût de la réalisation du risque et la prime payée par l'assuré. L'assureur a toujours intérêt à minimiser les risques de survenance d'un sinistre afin de ne pas avoir à indemniser l'assuré. « La prévention du risque va permettre d'agir, en amont, sur la fréquence du risque, il se produira moins souvent, et sur son intensité, il sera de moindre importance »⁶. Ce travail d'anticipation du risque assurable est profitable à l'assureur qui se protège dans la mesure du possible du coût du sinistre.

L'assureur exige alors de l'assuré une série de mesures de protection et de garanties pour prévenir le risque en amont. Ces dispositifs de protection sont d'autant plus importants en matière environnementale du fait que ces risques sont d'une importance colossale et difficilement évaluables. L'assureur et son souscripteur vont alors établir ensemble un plan de prévention ciblé sur les risques particuliers que présente l'assuré. Ce dialogue pourra alors aboutir à des recommandations de la part de l'assurance. Ce travail de personnalisation du plan de prévention ne peut se faire que grâce au devoir d'information de l'assuré et de renseignement de l'assureur.

D'une manière générale la police française maritime couvrant la responsabilité du propriétaire de navire en mer de 1990 prévoit, a minima, que l'assuré apporte « les soins raisonnables à tout ce qui est relatif au navire.

⁴ A. MONTAS, « Droit maritime », Vuibert Droit, 2^{ème} édition, 2015, p. 217

⁵ G. PERATT, « Risque de pollution et sécurité : un défi pour les assureurs maritimes ». Issu de Gazette du Palais - 13/07/2000 - n° 195 - page 12.

⁶ A. PELISSIER, « L'assureur bioacteur » : intervention au Colloque "Perspectives d'un droit privé de l'environnement. A la recherche du statut juridique de bioacteur", organisé par Centre de Droit de la Consommation et du Marché de Montpellier, les 11 et 12 septembre 2008 : Bulletin Droit de l'Environnement 2009, p. 54 et s.

Il doit prendre toutes les mesures utiles en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences. En cas de manquement à ces obligations, les assureurs peuvent se substituer à lui pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que leur garantie soit engagée »⁷. Ces exigences vont avoir un coût pour l'assuré, mais ce système lui est bénéfique car l'assuré vigilant verra sa prime diminuer.

Ce travail d'accompagnement dans la gestion des risques va renforcer le travail de sélection fait par l'assureur. L'accroissement de la sécurité des navires assurés va entraîner une diminution du risque de pollution. L'assureur est ainsi un bioacteur dans la protection de l'environnement⁸. Cependant, les assureurs ne prennent en compte qu'une partie des types de préjudices écologiques. (En effet, les assurances ne prennent pas en compte la réparation du préjudice écologique pur). Seuls les aspects patrimoniaux et extrapatrimoniaux du préjudice écologique sont intégrés dans les polices d'assurances (B).

B) Le préjudice écologique pur exclu des polices d'assurances : une couverture partielle des dommages environnementaux

En mars 1967, le pétrolier Torrey Canyon s'est échoué en provoquant une marée noire sur les côtes britanniques et françaises. Cette catastrophe révéla l'impuissance des États côtiers à maîtriser les risques environnementaux. La succession de marée noire qui suivit incita les États à renforcer la responsabilité civile en matière de pollution par hydrocarbure. En 1969, la Civil Liability Convention (CLC), modifiée en 1992, canalisa la responsabilité en cas de pollution sur le propriétaire du navire. Cette responsabilité est assortie d'une obligation d'assurance responsabilité pour l'armateur. Toute demande en réparation d'un dommage par pollution pourra être formée directement contre l'assureur.

Les assureurs se sont emparés de ces risques environnementaux et du marché qui s'ouvrait à eux. Toutefois, l'assurabilité de ces risques est particulièrement complexe. Ainsi, les polices d'assurance se sont référées à la Convention pour établir leur couverture. L'article 2 de la Police française d'assurance maritime prenant en charge la responsabilité du propriétaire de navire de mer indique que la garantie correspond aux dispositions de la CLC (et au plan TOVALOP, mais ce dernier fût supprimé en 1997).

Cette Convention précise qu'un dommage de pollution entraînant la responsabilité du propriétaire de navire « signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causé par lesdites mesures »⁹. Cette définition du dommage de pollution ne semble plus d'actualité au vu des récentes évolutions du préjudice écologique. Le terme « comprend » pourrait mener à une interprétation volontairement extensive de la définition. Toutefois, il est difficile d'y intégrer le préjudice écologique pur. D'une part, ce mécanisme de responsabilité est une spécificité française difficilement assimilable avec une Convention internationale. D'autre part, de manière exégétique, il est inconcevable d'imaginer que les rédacteurs de la Convention aient souhaité intégrer une responsabilité environnementale objective alors encore inconnue des systèmes juridiques.

Au contraire, la CLC ne concerne que le préjudice écologique dérivé et limite son champ d'application. Elle ne concerne que le montant des mesures raisonnables de remise en état tandis que la consécration du préjudice écologique pur est une extension des mécanismes de responsabilité et des « préjudices réparables »¹⁰. Ainsi, le

⁷ Article 12- Mesures préventives. Chapitre II- Droits et obligations des parties. Police française d'assurance maritime couvrant la responsabilité du propriétaire de navire de mer (à l'exclusion des navires de pêche et de plaisance) ; Imprimé du 20 Décembre 1990

⁸ A. PELISSIER, « L'assureur bioacteur » : intervention au Colloque "Perspectives d'un droit privé de l'environnement. A la recherche du statut juridique de bioacteur", organisé par Centre de Droit de la consommation et du Marché de Montpellier, les 11 et 12 septembre 2008 : Bulletin Droit de l'Environnement 2009, p. 54 et s.

⁹ Article 1.6, Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait le 29 novembre 1969 à Bruxelles.

¹⁰ L. NEYRET, « L'affaire Erika : moteur d'évolution des responsabilités civile et pénale », Recueil Dalloz 2010 p. 2238

préjudice écologique pur n'est pas (encore) pris en compte dans les polices d'assurance maritime. Certaines clauses additionnelles permettent d'étendre la couverture et les garanties de recours des tiers et d'autres mécanismes complémentaires peuvent s'en emparer.

Les Protection & Indemnity Clubs ont vocation à compléter les polices d'assurance maritime et peuvent ainsi intégrer d'autres risques dans leur couverture. Le « Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association » couvre la responsabilité et les coûts survenus suite à une fuite d'hydrocarbure. « Toutes les mesures raisonnables tendant à éviter un dommage imminent ou visant à réduire au maximum une pollution ou les pertes ou dommages en résultant, ainsi que toute dépense encourue du fait de pertes ou dommages affectant des biens et causés par ces mesures »¹¹ sont couvertes. La couverture de responsabilité pour dommage par pollution semble elle aussi assez limitée et ne pas prendre en compte le préjudice écologique pur. De plus, les P&I club prévoient exceptionnellement dans ce domaine une limitation de responsabilité pour les pollutions par hydrocarbures. Le club limite son obligation à 1 milliard dollars américains par événement.

Les assurances ne concernent que la réparation du préjudice écologique dérivé et dans une certaine mesure. Toutefois, le caractère supplétif du droit des assurances maritimes permet aux polices d'assurance de prendre en compte les évolutions des risques, dont la responsabilité pour préjudice écologique pur (II).

II - Les difficultés relatives à l'intégration du préjudice écologique pur dans les polices d'assurance

Les difficultés d'évaluation du préjudice écologique restent un motif d'inassurabilité. Toutefois, plusieurs méthodes d'évaluation sont proposées et ce dommage pourra être intégré dans les polices d'assurance (A). Néanmoins, plusieurs questions juridiques restent en suspens (B).

A) La nécessaire évaluation du préjudice écologique : de la difficulté d'une méthode de prise en compte du préjudice écologique pur

Afin d'être assuré, les aléas doivent pouvoir être anticipés et les préjudices chiffrés afin de fixer le montant de la prime et les modalités de la police d'assurance. Cependant, dans le cas du préjudice écologique, celui-ci peut-être difficile à appréhender par les assurances.

Il a pu être observé à partir des années 2000 que le préjudice écologique pur tendait de plus en plus à être réparé par les tribunaux, mais que les juges éprouvaient des difficultés à l'évaluer¹². Ils se basaient donc sur la réparation du préjudice moral que subissaient les personnes lésées. Or, cette situation était problématique puisque ces « approximations juridiques »¹³ risquaient de mener à un cumul des indemnisations ou au contraire à une absence d'indemnisation.

Une nomenclature a donc été élaborée par les professeurs Neyret et Martin, sur le modèle de la nomenclature Dinthillac, afin de pallier les difficultés liées à l'émergence de ces nouveaux risques.

Cependant, le risque d'une nomenclature des préjudices écologiques a pu être souligné par le professeur Collart-Dutilleul, en évoquant notamment le risque d'arriver à une forfaitisation des préjudices, et non plus une réparation de ceux-ci¹⁴. Pour réparer les préjudices écologiques, celui-ci évoque plutôt la nécessité de mettre en place une comptabilité de référence, l'exergie, qui permet de faire le lien entre les fonctions écologiques, les services écosystémiques et la production d'énergie¹⁵. En effet, l'approche exergétique permet

¹¹ J-M. LUCIANI, « Assurance et pollution par hydrocarbure », Mémoire du Master II Droit Maritime et des Transports Université Paul Cézanne – Aix Marseille III, 2007-2008.

¹² C. KLEITZ, « La nomenclature des préjudices environnementaux est une proposition de grille de lecture commune du dommage environnemental - entretien avec Laurent Neyret et Gilles J. Martin », La Gazette du Palais, 19 avril 2012, p. 6

¹³ *Ibid.*

¹⁴ F. COLLART-DUTILLEUL, « La réparation du préjudice écologique », Intervention lors de la « Journée d'étude sur la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages » organisée à Nantes le 15 mars 2017.

¹⁵ B. LORMETEAU, « Chaleur et Droit », Thèse Droit, Université de Nantes, 2014, §770

de s'attacher « à une valeur objective des choses, définies non plus uniquement par leurs quantités mais par leurs qualités à fournir une quantité d'énergie »¹⁶. Une valeur marchande va être donnée à l'exergie, et celle-ci permettra une évaluation économique, et par conséquent une valeur d'échange. L'usage de cette méthode permettrait de quantifier le préjudice écologique de manière plus « globale », non pas en fonction de l'atteinte à un objet de l'environnement, mais à l'équilibre de l'environnement lui-même.

Ces deux méthodes ont toutes deux leur intérêt en ce qu'elles permettent une évaluation monétaire du préjudice écologique, et donc sa prise en compte par les assurances. En l'absence de véritable consécration de l'une ou l'autre de ces méthodes, les assurances maritimes se sont saisies de la question pour évaluer elles-mêmes les préjudices assurables, et le montant de ceux-ci. Cela est notamment passé par des mesures techniques comme les audits environnementaux d'assurance¹⁷.

L'audit permet d'évaluer l'assurabilité du risque environnemental, et de détecter les pollutions non aléatoires, et donc non assurables. On peut par exemple noter que sont exclues lors de ces audits toutes les pollutions dites « historiques », et les pollutions futures qui résulteraient « d'une activité normale de l'entreprise », car ces deux types de pollutions sont considérées comme certaines, et donc inassurables.¹⁸

Néanmoins, la jurisprudence ne suivra pas nécessairement les conclusions des assureurs, et les dommages et intérêts peuvent varier grandement, allant de l'euro symbolique aux 13 millions d'euros dans le cadre de l'Erika. La prime versée par l'assuré en fonction du calcul du risque de l'assureur pourrait alors être totalement disproportionnée par rapport au préjudice tel que conçu par le juge, ce qui constitue une insécurité tant pour l'assureur que l'assuré.

Ainsi, l'absence d'une méthode consacrée pour évaluer le préjudice écologique pur crée une difficulté pour intégrer celui-ci dans les polices d'assurance. Rien n'empêche donc théoriquement d'intégrer le préjudice écologique pur dans les polices d'assurances responsabilité. Cependant des arguments ont pu être avancés pour mettre en avant « l'inassurabilité » de ce préjudice particulier, comme le caractère certain d'une partie des préjudices écologiques, ou encore leur caractère onéreux¹⁹. Cette intégration semble néanmoins réalisable, mais plusieurs points devront être résolus par les polices d'assurance, la jurisprudence ou le législateur (B).

B) La possible intégration du préjudice écologique pur dans les polices d'assurance : Des questions encore en suspens

Des assureurs maritimes tendent à affirmer que le préjudice écologique pur ne peut pas être pris en charge par les assurances, du fait de son coût qui serait trop important. Cependant, une partie de la doctrine rejette cette affirmation pour différentes raisons. En effet, les assureurs acceptent de couvrir des risques plus « coûteux » comme le risque Substances Nocives et Particulièrement Dangereuses (SNPD)²⁰.

De plus, supprimer la limitation de responsabilité ne serait qu'une application stricte du « principe pollueur-payeur », consacré notamment par une directive de 200²¹. En effet, si un transporteur fait couvrir son risque de pollution par une assurance, il devra assumer les coûts supplémentaires et devra donc l'augmentation du prix de son produit final. La suppression de la limitation permettrait donc d'inciter le pollueur à limiter les risques de pollution de son navire pour faire diminuer les primes d'assurances.

¹⁶ *Ibid.*, §778

¹⁷ L'audit environnemental d'assurance, in Les atteintes à l'environnement, Argus, Les cahiers pratiques, sept. 1998, p. 14 et s.

¹⁸ A. PELISSIER, « L'assureur bioacteur » : intervention au Colloque "Perspectives d'un droit privé de l'environnement. A la recherche du statut juridique de bioacteur", organisé par Centre de Droit de la consommation et du Marché de Montpellier, les 11 et 12 septembre 2008 : Bulletin Droit de l'Environnement 2009, p. 54 et s.

¹⁹ K. LE COUVIOUR, « La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime », Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2015, §398

²⁰ *Ibid.*, §408

²¹ Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux.

De plus, la loi du 8 août 2016 a permis une avancée significative en supprimant le critère de l'infraction²² qui avait été dégagé par la Cour de cassation à l'occasion de l'arrêt de 2012 sur l'affaire Erika²³. En effet, le fait de créer une responsabilité objective, donc sans faute et sans infraction devrait permettre plus facilement d'assurer le dommage, puisque les assurances n'ont pas pour vocation de garantir les conséquences pénales.

Cependant, d'importantes questions doivent être résolues afin que le préjudice écologique puisse pleinement être intégré dans les polices d'assurances, comme l'articulation avec les normes juridiques supérieures comme la CLC ou la LLMC.

En effet, selon la CLC, seul le préjudice dérivé doit être pris en compte. Or, la loi de 2016, tout comme l'arrêt de la Cour de cassation de 2012 prend en considération le préjudice écologique pur. On peut se demander dans quelle mesure les juges vont pouvoir imposer une réparation sur le fondement du préjudice pur, hors les cas d'exclusion de la CLC. Ainsi, dans l'arrêt Erika, les juges, ont pu faire fi de cette difficulté, et écarter l'application de la CLC. Cela a rendu possible la réparation du préjudice écologique pur. La Convention CLC risque donc de limiter fortement l'intérêt de ce texte en droit maritime, hors des cas limités d'exclusion de celle-ci.

De même, la question se pose quant au principe de réparation intégrale des préjudices prévu par le droit français, et son articulation, avec la LLMC. En effet, plusieurs auteurs, dont A. Vialard, soulignent que le maintien de la limitation de responsabilité dans le cadre du préjudice écologique est critiquable, compte tenu de l'absence des éléments justificatifs habituels comme la réciprocité²⁴. Le professeur Vialard explique notamment que la limitation de responsabilité repose sur l'idée que celui qui en profite aujourd'hui pourra se la voir opposée demain. Or, dans le cas du préjudice écologique pur, « la limitation ne fonctionne plus qu'à sens unique : de la mer vers la terre, jamais l'inverse. ».

De surcroît, supprimer la limitation de responsabilité ne serait qu'une application stricte du « principe pollueur payeur », consacré notamment par une directive de 2004²⁵. En effet, si un transporteur fait couvrir son risque de pollution par une assurance, il devra assumer les coûts supplémentaires et devra donc augmenter le prix de son produit final. La suppression de la limitation permettrait donc d'inciter le pollueur à limiter les risques de pollution de son navire pour faire diminuer les primes d'assurances.

De plus, la responsabilité complète de l'assuré ne signifie pas une responsabilité totale de l'assureur, qui pourra toujours prévoir un plafond au-delà duquel il ne garantira plus le risque.²⁶ De plus, on peut citer l'exemple des États-Unis, qui ne sont signataires ni de la LLMC ni de la CLC, et n'ont pas mis en place de limite de responsabilité dans le cas des pollutions maritimes. Or, si les primes sont plus élevées pour se rendre dans cette partie des océans, cela ne semble pas insurmontable par les transporteurs ou les assureurs. Ainsi, les États-Unis n'ont pas été désertés par les pétroliers depuis l'Oil Pollution Act (OPA) de 1990²⁷. Taïwan a également supprimé le principe de limitation de responsabilité en cas de dommage de pollution par hydrocarbures ou par substances chimiques.²⁸

²² Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, JORF n°0184 du 9 août 2016, article 4 « Est réparable, dans les conditions prévues au présent titre, le préjudice écologique consistant en une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement »

²³ M. MEKKI, « La réparation préjudice écologique pur : pied de nez ou faux-nez ? », Gazette du Palais n° 34, page 26

²⁴ A. VIALARD, Journées G. Ripert, AFDM, 2000.

²⁵ Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux

²⁶ *Ibid.*, §405

²⁷ J-M. LUCIANI, « Assurance et Pollution par les Hydrocarbures », Mémoire du Master II Droit Maritime et des Transports, Université Paul Cézanne – Aix-Marseille III, 2008, p.11

²⁸ K. LE COUVIOUR, « La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime », Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2015, §383

En outre, l'article 4 de la loi de 2016 prévoit que la réparation du préjudice écologique doit se faire par priorité en nature²⁹. On peut donc se demander comment vont s'articuler limitation de responsabilité et réparation en nature. Le juge ne pourra donc ordonner le versement de dommages et intérêts au demandeur ou à l'État que dans les cas « d'impossibilité de droit ou de fait ou d'insuffisance des mesures de réparation », pour que ceux-ci prennent les mesures nécessaires pour réparer les dommages causés à l'environnement. On peut donc se demander comment cette nouvelle disposition va s'intégrer dans les polices et dans les faits, et si une limitation de réparation en nature sera mise en place.

De surcroît, la question du temps de l'assurance doit être posée, notamment dans le cas des pollutions diffuses. En effet, l'assuré ne peut effectuer une réclamation à son assurance que dans le temps prévu par la police. La police d'assurance responsabilité de 1990 ne précise pas vraiment le délai dans lequel les actions peuvent être intentées. Seul est indiqué à l'article 18 que « Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans. ». Le doute est permis quant à ce que recouvrent « les actions », et quant au point de départ du délai de prescription. Cela crée une insécurité juridique pour l'assuré.

La possibilité d'action en justice pour dommage à l'environnement ne s'éteint elle qu'à la fin de la période de prescription, qui est de 30 ans concernant la remise en l'état³⁰. Toute une partie des indemnisations des préjudices écologiques est donc exclue, puisque les actions intentées excluent du temps d'exécution de la police d'assurance, mais moins de 30 ans après la découverte de la pollution ne seront pas garanties. Cependant, permettre une réclamation aussi longtemps après la fin du contrat causerait une insécurité majeure pour l'assureur, en particulier compte tenu du montant que peuvent représenter les risques environnementaux.

Enfin, une dernière question se pose dans le cas de l'utilisation du préjudice moral pour réparer le préjudice écologique. Il existe un risque de double-indemnisation en réparant le préjudice moral des collectivités territoriales ou des associations, et en indemnisant le préjudice écologique pur en lui-même. L'utilisation du préjudice moral venait en effet pallier l'absence de fondement spécifique, mais créer un risque de cumul des indemnisations à la charge de l'assurance.

²⁹ Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, JORF n°0184 du 9 août 2016, article 4 : « La réparation du préjudice écologique s'effectue par priorité en nature. »

³⁰ Article 2262 du Code civil, créé par Loi 1804-03-15 promulguée le 25 mars 1804 : « Toutes les actions, tant réelles que personnelles, sont prescrites par trente ans, sans que celui qui allègue cette prescription soit obligé d'en rapporter un titre ou qu'on puisse lui opposer l'exception déduite de la mauvaise foi. »

Bibliographie

I. Conventions internationales et droit communautaire

A. Conventions internationales :

- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969), 29 novembre 1969. Modifiée le 27 novembre 1992 (CLC), Décret n° 96-718 du 7 août 1996
- Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, Décret n° 86-1371 du 23 décembre 1986, JO 1er janvier 1987 modifié par le Protocole du 2 mai 1996, entré en vigueur le 1er mai 2004 loi n° 2006-789 du 5 juillet 2006, décret n° 2007-1379 du 22 septembre 2007, JORF 25 septembre 2007.

B. Droit communautaire :

- Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux

II. Loi interne

- Code civil, créé par la loi 1804-03-15 promulguée le 25 mars 1804
- LOI n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages - JORF n° 0184 du 9 août 2016

III. Ouvrages

- A. MONTAS, *Droit maritime*, Vuibert droit, 2^{ème} édition, 2015
- J.P. BEURIER (dir.), *Droits Maritimes*, Dalloz Action, Paris, 3^{ème} éd., 2014.

IV. Thèses et Mémoires

- J-M. LUCIANI, « Assurance et pollution par hydrocarbure », UNIVERSITÉ PAUL CÉZANNE — AIX-MARSEILLE III. Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille ; Année universitaire 2007-2008
- B. LORMETEAU, « Chaleur et Droit », Thèse Université de Nantes, 2014
- K. LE COUVIOUR, « La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime », Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2015, § 398

V. Articles

- C. KLEITZ, « La nomenclature des préjudices environnementaux est une proposition de grille de lecture commune du dommage environnemental — entretiens avec Laurent Neyret et Gilles J. Martin », *La Gazette du Palais*, 19 avril 2012, p. 6
- M. MEKKI, « La réparation préjudice écologique pur : pied de nez ou faux-nez ? », *Gazette du Palais* n° 34, page 26
- L. NEYRET, « L'affaire Erika : moteur d'évolution des responsabilités civile et pénale », *Recueil Dalloz* 2010 p. 2238
- G. PERATT, « Risque de pollution et sécurité : un défi pour les assureurs maritimes », *Gazette du Palais* — 13/07/2000 — n° 195 — page 12

VI- Colloques

- F. COLLART-DUTILLEUL, La réparation du préjudice écologique, Intervention lors de la « journée d'étude sur la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages » organisée à Nantes le 15 mars 2017
- A. PELISSIER, « L'assureur bioacteur » : intervention au Colloque « Perspectives d'un droit privé de l'environnement. À la recherche du statut juridique de bioacteur », organisé par Centre de Droit de la consommation et du Marché de Montpellier, les 11 et 12 septembre 2008 : *Bulletin Droit de l'Environnement* 2009, p. 54 et s.
- A. VIALARD, Journées G. Ripert, AFDM, 2000