



UCL Université catholique de Louvain  
Faculté de droit et de criminologie

# Les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le droit international public

L'interprétation et l'application des Conventions de 1992 (FIPOI)

**Mémoire réalisé par :**

**Ellyn LHEUREUX**

**Promoteur :**

**Philippe GAUTIER**

## Plagiat et erreur méthodologique grave

---

Le plagiat, fût-il de texte non soumis à droit d'auteur, entraîne l'application de la section 7 des articles 87 à 90 du règlement général des études et des examens.

Le plagiat consiste à utiliser des idées, un texte ou une œuvre, même partiellement, sans en mentionner précisément le nom de l'auteur et la source au moment et à l'endroit exact de chaque utilisation\*.

En outre, la reproduction littérale de passages d'une œuvre sans les placer entre guillemets, quand bien même l'auteur et la source de cette œuvre seraient mentionnés, constitue une erreur méthodologique grave pouvant entraîner l'échec.

\* A ce sujet, voy. notamment <http://www.uclouvain.be/plagiat>.

## REMERCIEMENTS

Je souhaite exprimer ma gratitude envers mon promoteur, le Professeur Philippe Gautier, pour m'avoir lancée sur la piste noire des pollueurs du milieu marin. La croisière fut certes longue mais le résultat en valait la peine. Malgré la houle et les remous qui m'ont parfois fait douter du chemin à suivre, j'ai su maintenir le cap et suis arrivée à bon port.

Je souhaite également remercier les membres de ma famille qui ont colmaté les brèches et les failles de l'incertitude et du découragement.

A tous, un grand merci.

## SOMMAIRE

Remerciements.....	3
Sommaire .....	4
Introduction.....	7
Titre 1. Le système international relatif à l'indemnisation des dommages dus au déversement d'hydrocarbures.....	8
Chapitre 1. La pollution des mers.....	8
Chapitre 2. Un droit en perpétuelle évolution.....	10
Section 1. Le régime antérieur à 1992.....	10
A. La Convention sur la responsabilité civile de 1969.....	12
B. Le Fonds d'indemnisation de 1971.....	14
1) Coopération avec les assureurs.....	16
2) Le plafond des montants disponibles.....	17
C. Les accords TOVALOP et CRISTAL.....	18
Section 2. La transition vers une date charnière : 1992.....	18
A. La Convention sur la responsabilité civile de 1992 – 1 <sup>ère</sup> étape.....	20
1) La ligne directrice de la CLC 92.....	20
2) Champ d'application de la Convention sur la responsabilité civile de 1992..	21
2.1. Compétence razione materiae.....	21
2.2. Compétence razione temporis.....	22
2.3. Compétence razione personae.....	22
2.4. Compétence razione loci.....	22
2.5. Détermination du for compétent.....	23
B. La convention portant création d'un fonds complémentaire – 2 <sup>ème</sup> étape.....	23
1) Fonctionnement du Fonds.....	23
1.1. Présentation des demandes.....	23
1.2. Recevabilité des demandes.....	24
1.3. Le règlement des indemnisations.....	25
1.4. La voie transactionnelle.....	25
2) Le montant maximal de l'indemnisation disponible.....	26
3) Le financement du Fonds de 1992.....	26
Section 3. Le régime postérieur à 1992.....	27
A. La création d'un fonds complémentaire – 3 <sup>ème</sup> étape.....	27
B. Deux accords additionnels.....	28
Titre II. Perspectives juridiques.....	30
Chapitre 1. Description et examen des questions juridiques liées au système conventionnel.....	30

Section 1. La canalisation de responsabilité sur la seule personne du propriétaire du navire.....	31
Section 2. Le montant de l'indemnisation disponible.....	35
A. Une indemnisation plafonnée .....	35
B. Une indemnisation actualisée .....	36
Section 3. Défaillances liées aux exigences procédurales .....	38
A. Le délai de prescription .....	38
B. L'exigence probatoire.....	39
Chapitre 2. La reconnaissance, au travers des Conventions de 1992, du préjudice écologique <i>per se</i> .....	40
Section 1. La définition des notions .....	40
A. De la notion de dommage par pollution... ..	40
B. ... à la notion de dommage écologique .....	43
Section 2. La politique draconienne adoptée par le FIPOL .....	45
A. Résolution n°3 de l'Assemblée du FIPOL .....	45
B. Les incitants au changement .....	45
1) Le courant doctrinal .....	46
2) Les modèles législatifs étrangers .....	46
3) La mise sous pression par l'Union européenne .....	47
4) La position du Comité maritime international (CMI).....	48
5) Le courant jurisprudentiel .....	48
5.1. La définition du préjudice écologique <i>per se</i> dans l'affaire de l'Amoco Cadiz .....	49
5.2. La définition du dommage écologique <i>per se</i> dans la pratique jurisprudentielle de l'Erika .....	50
Section 3. La réparation et l'évaluation du préjudice écologique <i>per se</i> .....	52
A. Le dommage écologique <i>per se</i> : entre responsabilité et réparation .....	52
1) Le régime traditionnel de responsabilité civile fondé sur la faute aquilienne.....	53
1.1. La faute.....	53
1.2. Le dommage .....	53
1.3. Le lien de causalité.....	54
2) Les régimes de responsabilité objective.....	54
3) Les modalités de la réparation .....	55
4) Les autres sanctions .....	56
B. Les différentes méthodes d'évaluation du dommage écologique <i>per se</i> .....	56
Section 4. Titulaires de l'action en réparation.....	59
A. Les régimes nationaux.....	59
B. Le courant jurisprudentiel.....	60

C.	L'apport du droit international.....	61
Chapitre 3. La concurrence entre le système de droit judiciaire interne et le système conventionnel international.....		62
Section 1. Le fonctionnement et l'interaction de deux systèmes parallèles.....		62
A.	La procédure administrative du FIPOL, respectueuse des principes du contradictoire et de l'impartialité ?.....	63
B.	Les méthodes de résolution des différends.....	63
C.	Le recours supplémentaire/secondaire à la voie judiciaire ... ..	65
1)	L'effet des résolutions de l'Assemblée du FIPOL et des critères de recevabilités des demandes à l'égard des juridictions nationales : préliminaire .....	65
2)	... en cas de conflit d'interprétation : 1 <sup>er</sup> cas de figure.....	67
3)	... dans le cadre d'une action récursoire intentée par le FIPOL : 2 <sup>ème</sup> cas de figure .....	69
D.	L'effet obligatoire des décisions judiciaires à l'égard du FIPOL .....	70
Section 2. La concurrence des deux systèmes.....		70
A.	L'affaire de l' <i>Erika</i> .....	70
1)	La réparation des dommages causés par le manquement à l'obligation d'élimination des déchets .....	71
2)	L'action pénale .....	73
3)	L'action civile portée devant le juge pénal .....	74
B.	L'affaire de l' <i>Amoco Cadiz</i> .....	76
1)	Les règles de conflit de juridiction .....	77
2)	Les règles de conflit de lois.....	78
Conclusion .....		80
Annexe 1 .....		82
Annexe 2 .....		83
Bibliographie.....		84
Législation internationale.....		84
Législation de l'Union européenne.....		85
Législation américaine .....		85
Législation française .....		86
Législation nationale belge.....		86
La documentation FIPOL.....		86
Les livres et ouvrages collectifs .....		87
Les articles et notes publiés dans les périodiques.....		89
Jurisprudence principale .....		91

## INTRODUCTION

Sujet récent qui a pourtant noirci les pages de l'Histoire depuis que les pétroliers voguent en mer, sujet peu (trop ?) relayé par les médias, dont la survenance d'une ampleur à faire rougir les industries pétrolières ne s'estompe guère. Ni le temps, ni le droit n'empêchent la série noire des marées noires de se diffuser à nouveau, sans perdre de son souffle, semblant être plus puissante que la mer elle-même.

Flaque noire visqueuse s'étendant à la surface de l'eau, laissant derrière elle des débris d'une gravité considérable, endommageant des kilomètres de côtes et tuant la biodiversité si précieuse au milieu marin, les marées noires sont un fléau que le droit tente d'éradiquer ou d'amenuiser à tout le moins.

L'actualité juridique récente liée au procès rendu dans l'affaire *Erika* a ravivé de vieux (mauvais) souvenirs pour certains, et nous a interpellés. Nous nous sommes dès lors efforcés d'approfondir ce sujet pour tenter de comprendre le développement et le fonctionnement du mécanisme international de réparation des dommages dus au déversement d'hydrocarbures (Titre I). Le droit se veut être le vecteur du changement, source de protection et de prévention du milieu mais également pilier de la responsabilité des pollueurs. Y parvient-il ?

L'enjeu de la question est sérieux et a de quoi interpeler lorsque 60% des uniques iguanes marins autochtones disparaissent suite à un déversement de 600 tonnes d'hydrocarbures (seulement !) au large de l'île San Cristobal aux Galápagos<sup>1</sup>.

Nous verrons que le système est efficace mais que des lacunes majeures subsistent (Titre II, chapitre 1), dont l'absence de reconnaissance absolue du dommage écologique *per se* dont nous définirons la notion (chapitre 2). Les spécificités et interactions juridiques entre le système juridictionnel étatique et le système conventionnel international seront examinées au travers de la jurisprudence de l'*Erika* et l'*Amoco Cadiz* (chapitre 3).

Notre étude se base principalement sur le système international dont le cadre juridique est composé de la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création d'un Fonds d'indemnisation, adoptées à Londres en 1992, et examiné dans le Titre I.

---

<sup>1</sup> AFP, « Une première île a été touchée par la nappe de mazout, les Galápagos sous la menace », 23 janvier 2001, [http://archives.lesoir.be/environnement-une-premiere-ile-a-ete-touchee-par-la-nap\\_t-20010123-Z0K5G2.html](http://archives.lesoir.be/environnement-une-premiere-ile-a-ete-touchee-par-la-nap_t-20010123-Z0K5G2.html) ; V. F., « Environnement : les iguanes marins meurent d'indigestion », 5 juin 2002, [http://archives.lesoir.be/environnement-les-iguanes-marins-meurent-d-indigestion-\\_t-20020605-Z0LXEX.html](http://archives.lesoir.be/environnement-les-iguanes-marins-meurent-d-indigestion-_t-20020605-Z0LXEX.html).

## **TITRE 1. LE SYSTÈME INTERNATIONAL RELATIF À L'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS AU DÉVERSEMENT D'HYDROCARBURES**

Le système international relatif à la pollution du milieu marin foisonne de plus de 500 traités et accords internationaux relatifs à l'environnement, doublés de réglementations nationales ou régionales. Ceci témoigne du fait que l'environnement est devenu un thème majeur dans le cadre des relations internationales.

Généralement, il y a lieu de distinguer deux domaines dans lesquels les conventions internationales ont joué un rôle: d'une part le domaine relatif à la prévention et à la lutte globale contre la pollution des mers, et d'autre part, le domaine situé en aval, relatif à la réparation des dommages causés au milieu marin par la pollution.

Après avoir défini le concept de pollution des mers et recensé les types de pollution, nous retracerons l'histoire du développement du régime international dans la lutte contre la pollution marine et la réparation des dommages dus aux déversements d'hydrocarbures. Notre étude se centrera particulièrement sur les Conventions de 1969, 1971 et 1992.

### **CHAPITRE 1. LA POLLUTION DES MERS**

Les termes « pollution de la mer » ont été utilisés dans maints textes internationaux du siècle dernier, notamment dans la Convention de Genève sur la Haute Mer<sup>2</sup>. La première définition digne de ce nom semble cependant être issue des travaux du GESAMP<sup>3</sup>. La pollution des mers y est définie comme étant « l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans le milieu marin (estuaires compris), de substances ou d'énergie provoquant des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques, risques pour la santé humaine, entraves aux activités maritimes, notamment à la pêche, altération de la qualité d'utilisation de l'eau de mer et réduction des agréments »<sup>4</sup>. Cette définition a été reprise dans tous les instruments juridiques approuvés au niveau international pour la prévention et le contrôle de

---

<sup>2</sup> Convention des Nations-Unies sur la haute mer, adoptée à Genève le 29 avril 1958, en vigueur le 30 septembre 1962, *Recueil des Traités*, vol. 450, p. 82, articles 24 et 25, <http://untreaty.org>.

<sup>3</sup> *The Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection* (GESAMP) est un corps d'experts créé en 1969 chargé de conseiller les Nations-Unies sur les aspects scientifiques de la protection environnementale marine ([www.gesamp.org](http://www.gesamp.org)).

<sup>4</sup> P. PARK, *International law for energy and the environment*, US, CRC press, 2013, 2ème éd., p. 93, point 5.17.



la pollution marine<sup>5</sup>. On la retrouve notamment, comme le mentionne la FAO<sup>6</sup>, à l'article 1<sup>er</sup>, §1.4 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer<sup>7</sup> qui « souscrit largement à la définition du GESAMP » en décrivant la pollution du milieu marin en des termes similaires. L'OMI<sup>8</sup> s'en est largement inspirée<sup>9</sup>.

Afin de mieux comprendre le domaine auquel nous nous intéressons, il convient de classer les types de pollution marine selon leurs sources, l'identité des polluants, le caractère intentionnel ou non de la pollution ou selon la périodicité de leur survenance<sup>10</sup>.

La pollution peut ainsi être océanique si provenant des engins flottants ou fixes ou des bâtiments de mer, tellurique si provenant de la terre (rejets d'usine, épandages) ou atmosphérique si provenant des retombées de la pollution se trouvant dans l'air.

Selon la diversité de polluants, il y a lieu de distinguer la pollution microbiologique (liée au déversement de déchets domestiques, agricoles ou industriels), bactériologique (bactéries humaines ou animalières), radioactive (due au déversement de substances ionisantes dans l'eau), chimique (due au déversement de produits naturels ou de synthèse tels les nitrates, pesticides ou phosphates<sup>11</sup>), thermique (déversement de l'eau utilisée par les centrales thermiques, électriques et nucléaires qui s'en servent comme refroidisseur), mécanique (due aux déversements de déblais), métallique (l'aluminium, l'arsenic, le chrome, le cobalt, le

---

<sup>5</sup> C. FROMONOT, « Les conventions de protection du milieu marin (2ième partie) », [www.intelligenceverte.org](http://www.intelligenceverte.org) ; F. GROTONO, « Les normes environnementales internationales ayant trait au transport maritime, La protection de l'environnement marin », [www.cerium.ca](http://www.cerium.ca).

<sup>6</sup> [www.fao.org/docrep/003/v5321f/v5321f06.htm](http://www.fao.org/docrep/003/v5321f/v5321f06.htm). La *Food and Agriculture Organisation of the United Nations* (FAO) est une organisation intergouvernementale créée en 1945, dont le siège social est établi à Rome, qui compte 194 Etats membres, deux membres associés et une organisation membre, l'Union européenne ([www.fao.org](http://www.fao.org)).

<sup>7</sup> Convention des Nations-Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer (CNUDM), signée à Montego Bay, [www.un.org](http://www.un.org). Ci-après « Convention sur le droit de la mer ».

<sup>8</sup> L'Organisation maritime Internationale (OMI ou *International Maritime Organisation (IMO)*) est un organisme international créé à Genève en 1948, chargé d'élaborer des dispositions relatives à la sécurité en mer. L'OMI est la seule institution spécialisée des Nations Unies dont le siège se trouve au Royaume-Uni ([www.imo.org](http://www.imo.org)). Ci-après « OMI ».

<sup>9</sup> Ainsi, l'OMI définit la pollution des mers comme étant « l'introduction par l'homme dans l'environnement marin, directement ou non, de substances ou d'énergie générant des effets néfastes pour l'environnement ou susceptibles d'affecter la santé humaine, les activités halieutiques, les sites, les aménagements, l'utilisation de l'eau de mer » ([www.imo.org](http://www.imo.org) ; [www.developpement-durable.gouv.fr/Les-marees-noires.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-marees-noires.html)).

<sup>10</sup> J.-P. BEURIER a proposé une classification forte intéressante in *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, 2009-2010, p. 1124. D'autres critères de classification ont été mis à jour par d'autres auteurs. Voy. D. ARMAND (rédactrice en chef), « L'eau douce, une ressource précieuse », *dossier scientifique : l'eau*, section dégradation, [www.cnrs.fr](http://www.cnrs.fr) ; F. GROTONO, *op. cit.*

<sup>11</sup> Lorsque ce processus est naturel, nous parlons d'eutrophisation. Selon la définition du Petit Larousse illustré de 2004, l'eutrophisation est « l'enrichissement d'une eau en sels minéraux (nitrates et phosphates notamment) entraînant des déséquilibres écologiques tels que la prolifération de la végétation aquatique ou l'appauvrissement du milieu en oxygène ». Dans le cas où cet enrichissement est artificiel, nous parlons de dystrophisation.

cuivre, le manganèse, le molybdène, le nickel, le zinc, le cadmium, le mercure ou le plomb) ou acide (liée à l'acidité des eaux de pluie).

Une pollution causée intentionnellement sera dite opérationnelle/volontaire par opposition aux pollutions dites accidentelles. Enfin, notons que la pollution peut revêtir un caractère permanent, périodique ou accidentel.

Notre sujet d'étude ne concernera, en grande partie, que la pollution océanique-chimico-accidentelle.

## CHAPITRE 2. UN DROIT EN PERPÉTUELLE ÉVOLUTION

### SECTION 1. LE RÉGIME ANTÉRIEUR À 1992

Suite au fracas étourdissant que fit le naufrage du *Torrey Canyon* le 18 mars 1967 au large des côtes anglaises, une première vague de prise de conscience collective et mondiale émergea. Les effets néfastes de la pollution marine due aux déversements d'hydrocarbures furent rendus visibles grâce au relais médiatique et à leur caractéristique principale liée à la qualité physique des hydrocarbures<sup>12</sup> : « ils flottent et se voient »<sup>13</sup> dit-on, et donc leurs effets ne peuvent être cachés.

Avant cet incident, nulle convention ne traitait réellement du sujet de la responsabilité de l'auteur de l'acte fautif, à l'exception de la Convention de 1924, entrée vigueur en 1931<sup>14</sup>, et de la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer<sup>15</sup>. Conscients du risque inévitable des naufrages de navires et de catastrophes maritimes, les Gouvernements étatiques décidèrent de mettre sur pied, parallèlement au régime préventif existant notamment au travers de la Convention OILPOL

---

<sup>12</sup> M. FAURE et W. HUI, « The international regimes for the compensation of oil-pollution damage: are they effective? », *RECIEL*, 2003, p. 242.

<sup>13</sup> M. REMOND-GUILLOUD, *Droit maritime*, 2<sup>ème</sup> éd., Paris, Pedone, 1993, p. 265.

<sup>14</sup> E. COUGOLE et A. MIRALLES, « La réparation du préjudice en cas de pollution par les hydrocarbures », <http://python.bretagne.iufm.fr/blog-benjamin-robine/wp-content/uploads/Droit-pollution.pdf>.

<sup>15</sup> Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, en vigueur le 31 mai 1968, modifiée par le protocole du 21 décembre 1979 portant modification de la convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957, en vigueur le 6 octobre 1984, [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org). Elle constituait la base sur laquelle le propriétaire fondait son droit à limiter sa responsabilité (M. JACOBSSON, « The international conventions on liability and compensation for oil pollution damage and the activities of the international oil pollution compensation fund », in C. M. DE LA RUE, *Liability for damage to the maritime environment*, Londres, Lloyd's of London press, 1993, p. 41). Ci-après « Convention du 10 octobre 1957 ».

du 12 mai 1954<sup>16</sup>, remplacée par la Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dite MARPOL<sup>17</sup>, elle-même amendée par le Protocole du 17 février 1978, dit MARPOL 78, en vigueur le 2 octobre 1983<sup>18</sup>, un régime d'indemnisation international pour les dommages dus à la pollution marine<sup>19</sup>.

En effet, le Professeur Gautier ne manque pas de préciser que « si la prévention et le contrôle des pollutions représentent sans nul doute les remèdes aux maux dont souffre la planète, il n'est toutefois pas possible d'occulter totalement les difficultés que provoque la survenance de dommages causés à l'environnement. Lorsque ceux-ci se produisent, ce sont des questions de responsabilité et de réparation auxquelles doivent répondre les Etats et les particuliers que ceux-ci sont censés protéger »<sup>20</sup>.

Le chemin fut tracé avec l'adoption de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969<sup>21</sup>. Celle-ci prévoyait que les Etats côtiers parties à la Convention pouvaient intervenir et prendre, en haute mer, sur des navires ne battant pas leur pavillon, les mesures nécessaires pour prévenir ou éliminer la pollution provenant tant des déversements d'hydrocarbures que d'autres substances nocives. Ce régime rompait ainsi avec la traditionnelle règle prohibant toute intervention d'un Etat riverain au-delà de ses eaux territoriales<sup>22</sup>.

Parallèlement aux conventions internationales existent des accords étatiques, soit bilatéraux<sup>23</sup>, soit régionaux<sup>24</sup>, pour parer à toute menace de pollution des mers et instaurer des obligations de surveillance, d'information et d'assistance<sup>25</sup>.

---

<sup>16</sup> Convention de Londres du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, dite OILPOL, amendée le 13 avril 1962, le 21 octobre 1969 et le 12 octobre 1971, [www.imo.org](http://www.imo.org).

<sup>17</sup> Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), en vigueur le 2 octobre 1983, [www.imo.org](http://www.imo.org).

<sup>18</sup> [www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).

<sup>19</sup> J.-P. BEURIER, *op. cit.*, p. 1163. Les préoccupations étatiques étaient telles qu'un autre protocole (Protocole du 2 novembre 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de danger de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, en vigueur le 3 mars 1983) fut également adopté afin d'élargir le champ d'application aux substances autres que les hydrocarbures.

<sup>20</sup> P. GAUTIER, « Quelques réflexions sur les Etats, le droit des gens et le droit de l'environnement », *Rev. b. dr. intern.*, Bruxelles, Bruylant, 1992/2, p. 453.

<sup>21</sup> Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures, en vigueur le 6 mai 1975, [www.admin.ch](http://www.admin.ch).

<sup>22</sup> La mer territoriale est délimitée par une zone de 12 miles marins partant de la laisse de basse mer déterminée par l'ensemble des points où la mer se retire le plus (articles 2-3 et 5 de la Convention sur le droit de la mer). M. REMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*, p. 241.

<sup>23</sup> Unissant des Etats intéressés.

<sup>24</sup> Unissant des Etats riverains d'une même mer. Ex : l'accord de Bonn du 9 juin 1969.

<sup>25</sup> L'assistance entre Etats connaît aujourd'hui une difficulté liée à l'évolution des mentalités, tant individuelles qu'étatiques : les Etats n'interviennent plus gratuitement au nom de la solidarité internationale ! Ainsi, l'Etat

## A. LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE DE 1969

Suite aux remous causés par le naufrage du *Torrey Canyon*, les Etats se réunirent à Bruxelles en 1969 et 1971 afin de mettre sur pied un système d'indemnisation des dommages dus au déversement d'hydrocarbures<sup>26</sup>. Mr le Ministre Albert Lilar en assumait la présidence<sup>27</sup>. Le système pris son ampleur avec la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures<sup>28</sup>.

Lors de la Conférence de 1969, les délégations étatiques optèrent pour la nécessité d'instaurer une responsabilité objective de l'armateur du navire<sup>29</sup>, écartant ainsi la traditionnelle responsabilité pour faute<sup>30</sup>. Cette particularité fut reprise quelques années plus tard par la CLC 92<sup>31</sup>. Ce régime de responsabilité simplifiée se centrait davantage sur le risque que faisait courir l'exercice de l'activité ou la situation à l'environnement et aux victimes potentielles plutôt que de s'attacher aux actes des individus responsables<sup>32</sup>.

La victime de la pollution restait cependant tenue de prouver un dommage et le lien de causalité unissant ce dernier avec l'évènement générateur dudit dommage<sup>33</sup>.

La responsabilité du propriétaire n'était pas absolue en raison de possibles causes d'exonération telles que la faute de la victime, l'acte de guerre, un phénomène naturel, le fait d'un tiers, l'action préjudiciable d'un gouvernement, etc (article III.2 de la CLC 69).

La CLC 69 instaura un système d'assurance obligatoire, la police d'assurance maritime couvrant la responsabilité du propriétaire<sup>34</sup> de navire de mer comprenant la garantie aux

---

assistant aura tendance à demander à l'Etat sollicitant le remboursement de ses dépenses au titre des mesures de sauvegarde en agissant sur les fondements de la CLC 69 et de son acolyte de 1971 (M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, p. 242).

<sup>26</sup> M. JACOBSSON, « The international conventions ... », *op. cit.*, p. 39.

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile (des propriétaires des navires) pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite CLC 1969, entrée en vigueur le 19 juin 1975, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org). Ci-après, « CLC 69 » (*the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (Civil Liability Convention)*).

<sup>29</sup> CLC 1969, art. 1<sup>er</sup>: « "Navire" signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ». La définition sera ensuite élargie aux navires transportant des hydrocarbures à l'état lège (CLC 92).

<sup>30</sup> Cette particularité se rencontre dans d'autres domaines régis par le droit international tel celui du transport des substances nucléaires (M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, pp. 264-265 ; M. FAURE et W. HUI, *op. cit.*, p. 243).

<sup>31</sup> Nous examinerons le régime de la Convention de 1992 dans la section suivante, pp. 20 à 23.

<sup>32</sup> S. ROBERT, *L'Erika, responsabilités pour un désastre écologique*, Bruxelles, Bruylant, 2003, p. 32.

<sup>33</sup> E. COUGOULE et A. MIRALLES, *op. cit.*, p. 5.

dommage, pertes ou préjudices consécutifs à la pollution résultant du déversement d'hydrocarbures<sup>35</sup>. Le propriétaire du navire transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures persistants en cargo devait s'assurer pour un montant correspondant au plafond auquel il voyait sa responsabilité limitée<sup>36</sup>. L'assurance se contractait généralement auprès des clubs P&I (protection et indemnisation)<sup>37 38</sup>.

Chaque Etat partie à la Convention devait contrôler le respect de cette obligation et interdire ses ports aux contrevenants<sup>39</sup>. La CLC 69 exigeait également le dépôt d'un fonds par le propriétaire du navire à hauteur de la limite de sa responsabilité auprès du tribunal d'un Etat contractant ayant la compétence pour connaître d'une éventuelle action en justice. Un droit d'action directe contre l'assureur du propriétaire était également prévu en faveur de la victime<sup>40</sup>.

La « Grande Ordonnance de la Marine de 1681 »<sup>41</sup> prévoyait que le propriétaire du navire était responsable pour les faits du capitaine dans la limite de la valeur du bâtiment et du fret qu'il pouvait abandonner comme tels aux créanciers. Au fil du temps, cette règle s'est estompée pour laisser place à la constitution d'un fonds de limitation forfaitaire, principe repris dans la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la responsabilité des propriétaires de navires, la CLC 69 et son homologue adoptée en 1992<sup>42</sup>.

---

<sup>34</sup> Le terme « propriétaire » désigne « la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. (...) » (article 1<sup>er</sup> de la CLC 69).

<sup>35</sup> Pour plus d'informations, voy. CNUCED, Rapport du secrétariat de la CNUCED, « Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime », Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement, Genève, 1982, [http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/c4isl27rev1\\_fr.pdf](http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/c4isl27rev1_fr.pdf).

<sup>36</sup> M. JACOBSSON, « The international conventions ... », *op. cit.*, p. 41. Ce système est dit « *compulsory insurance* ».

<sup>37</sup> E. COUGOULE et A. MIRALLES, *op. cit.*, p. 5.

<sup>38</sup> Les *Clubs P&I* sont des mutuelles d'armateurs créées en Angleterre au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle pour couvrir la responsabilité civile des armateurs et des affréteurs de navires que les assureurs traditionnels dits "à primes fixes" ne garantissaient pas. L'*International Group of P&I clubs* regroupe 13 assureurs mutualistes des propriétaires de navires qui fournissent l'assurance en responsabilité civile pour environ 98 % du tonnage mondial de navires-citernes. « *Each Group club is an independent, non-profit making mutual insurance association, providing cover for its shipowner and charterer members against third party liabilities relating to the use and operation of ships* » ([www.igpandi.org](http://www.igpandi.org)).

<sup>39</sup> M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, p. 267.

<sup>40</sup> M. JACOBSSON, « The international conventions ... », *op. cit.*, p. 41.

<sup>41</sup> Ordonnance de Colbert, secrétaire d'Etat chargé de la Marine sous Louis XIV, *Recueil Isambert*, t. XIX, p. 283, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).

<sup>42</sup> C. ROBIN, « La réparation des dommages causés par le naufrage de l'Erika : un nouvel échec dans l'application du principe pollueur-payeur », *R.J.E.*, 2003, p. 39.

Le plafond indemnitaires s'élevait à 133 unités de compte/tonne de jauge du navire, avec une limite fixée à 14 millions unités de compte<sup>43</sup>.

## B. LE FONDS D'INDEMNISATION DE 1971

Face à l'insuffisance du montant de l'indemnisation disponible<sup>44</sup>, les Etats prirent le pari de créer un Fonds d'indemnisation lors de la Conférence tenue en décembre 1971<sup>45</sup>. Il est vrai, comme le dénonce Mr Chikhaoui, que la pollution et la sauvegarde des milieux naturels nécessitent « une stratégie de financement cohérente et globale reposant sur un ensemble de moyens opérationnels et efficaces »<sup>46</sup>.

Le Fonds d'indemnisation, désigné sous l'acronyme FIPOL 1971, fut créé le 16 octobre 1978<sup>47</sup>. Le 24 mai 2002, le Fonds cessa ses fonctions, ne s'occupant plus que des sinistres survenus avant cette date pivot. A l'heure actuelle, plus aucun Etat n'en est membre<sup>48</sup>.

La condition d'ouverture et d'accès au Fonds était subordonnée à l'adoption préalable de la CLC 69, ce qui était logique puisque le Fonds était complémentaire à l'indemnisation obtenue en vertu de la CLC (dans le cas d'une insolvabilité partielle ou du dépassement du plafond des indemnités – article 4.1, b et c, de la FC 71) et même parfois subsidiaire, comme le note Mme Remond-Gouilloud, lorsque le dommage ne pouvait être indemnisé en vertu de la CLC en raison d'une insolvabilité totale du propriétaire ou d'une exonération de responsabilité (article 4.1, a et b de la FC 71). Le Fonds « se substituait alors au propriétaire du navire et assurait l'intégralité de la réparation »<sup>49</sup>.

---

<sup>43</sup> Les chiffres initiaux de 2000 francs et 210 millions de francs ont été remplacés par 133 DTS et 14 millions de DTS par le Protocole de 1976. Sur la notion d'unité de compte et de DTS, voy. *infra*, pp. 36 à 38 et la note de bas de page 68.

<sup>44</sup> Pour illustrer ce propos, voy. le tableau reproduit en annexe 2, p. 83.

<sup>45</sup> Convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite convention FIPOL de 1971, entrée en vigueur le 16 octobre 1978, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org). Ci-après « FC 71 ». Cette Convention cessa d'être en vigueur pour les accidents survenus après le 24 mai 2002 (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1992 Fund Convention)*).

<sup>46</sup> L. CHIKHAOUI, « L'Environnement : aspects financiers », Tunis, CPU, 1998, p. 7.

<sup>47</sup> M. GORANSSON, « The 1984 and 1992 Protocols to the civil liability convention, 1969 and the Fund convention, 1971 », in C. M. DE LA RUE, *Liability for damage to the maritime environment*, Londres, Lloyd's of London press, 1993, p. 71.

<sup>48</sup> V. REBEYROL, *L'affirmation d'un « droit à l'environnement » et la réparation des dommages environnementaux*, t. 42, Paris, Defrénois, 2010, p. 317.

<sup>49</sup> M. REMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*, p. 269.

L'utilité d'un tel Fonds était de vouloir mettre en application le principe du pollueur-payeur<sup>50</sup> en répartissant la charge financière entre le propriétaire du navire d'une part, et les industriels pétroliers de l'autre<sup>51</sup>. Le financement du Fonds était assuré par les propriétaires de cargaison, c'est-à-dire « les industriels destinataires du pétrole transporté »<sup>52</sup>, connus grâce à l'obligation pour les Etats parties d'informer annuellement le Directeur du Fonds de l'identité de ces personnes ainsi que de la quantité de pétrole reçue<sup>53</sup>. Ce mécanisme était donc basé sur un système de répartition collective d'un risque puisque représentant « la contribution d'un groupe professionnel »<sup>54</sup>, à savoir les industriels destinataires du pétrole, à un risque et non à un comportement<sup>55</sup>.

Le Fonds de 1971 partage une structure analogue à celles des deux autres Fonds de 1992 et 2003 créés par la suite. Chaque Fonds est une organisation intergouvernementale, indépendante et distincte des Nations-Unies dont il partage pourtant la structure de type onusien car composé d'une Assemblée, d'un Comité exécutif et d'un secrétariat<sup>56</sup>. Il poursuit deux objectifs à savoir d'une part, pallier à la critique de la trop faible indemnisation prévue par la CLC 69 en fournissant une indemnisation complémentaire ou subsidiaire aux victimes et d'autre part, indemniser le propriétaire du navire à concurrence d'une fraction de sa responsabilité. Le Fonds est également indépendant de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), quand bien même les réunions du FIPOL se déroulent aujourd'hui encore au siège de l'OMI à Londres<sup>57</sup>.

L'Assemblée est l'organe directeur principal et suprême du Fonds et se compose des représentants de chaque Etat contractant. Elle tient une session ordinaire une fois par an. Elle a notamment pour mission de dégager les grandes lignes directrices, d'adopter les Règlements financiers et intérieurs, de décider du budget et des contributions annuelles à verser au Fonds.

---

<sup>50</sup> Le principe du pollueur-payeur fut adopté par l'OCDE en 1972, en tant que principe économique visant la prise en charge, par le pollueur, des « coûts de mesures de prévention et de lutte contre la pollution arrêtées par les pouvoirs publics pour que l'environnement soit dans un état acceptable » (OCDE (1972), Recommandation du Conseil sur les principes directeurs relatifs aux aspects économiques des politiques de l'environnement sur le plan international, Document N°C(72)128, Paris).

<sup>51</sup> X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation des victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures », pp. 34 et 38, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

<sup>52</sup> M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, p. 266.

<sup>53</sup> La *ratio legis* de cette disposition fut de trouver un équilibre entre les personnes contraintes de supporter les conséquences économiques des dommages par pollution engendrés suite au rejet ou fuite d'hydrocarbures : les propriétaires d'une part (dans la CLC 69) et les personnes ayant des intérêts financiers dans le transport d'hydrocarbures, à savoir les compagnies pétrolières, de l'autre (dans la FC 71). Le même but fut repris en 1992 (C. ROBIN, *op. cit.*, p. 38). Voy. également le considérant 6 de la FC 92.

<sup>54</sup> M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, p. 266.

<sup>55</sup> *Ibid.*, p. 268 ; S. ROBERT, *op. cit.*, pp. 57-58.

<sup>56</sup> M. JACOBSSON, « The international conventions ... », *op. cit.*, pp. 44-45.

<sup>57</sup> *Ibid.*, pp. 42 et 45 ; [www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/structure/organes-directeurs/](http://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/structure/organes-directeurs/).

Elle nomme l'Administrateur qui est le plus haut fonctionnaire des Fonds, chargé de leur administration. Il a le pouvoir d'approuver les demandes et de payer les indemnités. Le Comité exécutif est un organe subsidiaire institué et dont les 15 membres sont élus par l'Assemblée. Il a pour mission principale d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation et de se prononcer sur la recevabilité des demandes d'indemnisation dont le Fonds a à connaître. Le Secrétariat est chargé de la gestion globale des Fonds. Il est divisé en trois services et compte en son sein l'Administrateur du Fonds et divers fonctionnaires internationaux<sup>58</sup>.

Notons que dans le cas du Fonds de 1971, la structure a quelque peu changé depuis 2000 : étant en cours de liquidation, le Conseil d'administration remplace l'Assemblée et le Comité exécutif dans leur rôle respectif<sup>59</sup>.

### 1) *Coopération avec les assureurs*

Il s'est rapidement révélé stratégique pour le Fonds de 1971 de collaborer avec des agents extérieurs, experts dans divers secteurs touchés par la pollution marine, afin d'obtenir divers avis sur des questions juridiques ou techniques, sur la gestion du Fonds et d'évaluer les demandes d'indemnisation. Cette coopération a été formalisée avec l'adoption en 1980 d'un « *Memorandum of Agreement* »<sup>60</sup>. L'assureur du propriétaire du navire et le Fonds choisiront conjointement des experts (techniques, tels que les agents de l'ITOPF<sup>61</sup>, ou locaux) auxquels ils confieront l'étude des demandes. Le coût de leur service sera supporté par les deux partenaires. Cette étroite collaboration se caractérise par une coordination des demandes d'indemnisation au travers de la création de bureaux locaux, destinés à conseiller les demandeurs, faciliter le traitement des demandes, programmer et procéder à une seule évaluation des demandes d'indemnisation<sup>62</sup>. Nous pouvons citer le cas de l'*Erika* avec un

---

<sup>58</sup> X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation ... », *op. cit.*, pp. 15 et 38.

<sup>59</sup> X. « Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », avril 2009, p. 3, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org) ; [www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/structure/organes-directeurs/comites-executifs-et-groupes-de-travail](http://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/structure/organes-directeurs/comites-executifs-et-groupes-de-travail).

<sup>60</sup> M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, p. 269.

<sup>61</sup> L'ITOPF (*International Tanker Owners Pollution Federation Ltd*) est une ASBL financée par les propriétaires des navires par l'intermédiaire de leurs assureurs. Les experts ont acquis une grande expérience dans divers secteurs quant aux mesures de sauvegarde et de lutte contre la pollution marine les plus appropriées (X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation ... », *op. cit.*, p. 17 ; [www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/structure](http://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/structure)).

<sup>62</sup> E. COUGOULE et A. MIRALLES, *op. cit.*, p. 9 ; C. LE COUVIOUR, *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, t. II, Aix en Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2007, p. 283 ; X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation ... », *op. cit.*, pp. 18 et 38 ; [www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/structure](http://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/structure) ; X., « Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », avril 2009, p. 4, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).



bureau ouvert à Lorient ou encore l'exemple du naufrage libérien *Sea Empress* échoué le 15 février 1996 à l'entrée de la baie du Milford Haven au large des côtes anglaises<sup>63</sup>, où une coopération entre le FIPOL et l'assureur du propriétaire du navire (Skuld Club) s'est mise en place par l'ouverture d'un bureau local des demandes d'indemnisation ayant pour mission d'aider les créanciers à présenter leur demande, à les recevoir et à les communiquer pour examen et approbation. Ces partenaires ont également engagé un certain nombre d'experts, coordonnés par le Bureau, pour examiner divers groupes de demandes concernant notamment les opérations de nettoyage, la pêche et le tourisme et calculer le préjudice subi. En l'occurrence, dans cette affaire, vu les difficultés financières rencontrées par les demandeurs, le Skuld Club avait institué une procédure de versements intérimaires jusque fin avril 1996. Certains paiements avaient été effectués après accord de l'Administrateur et pour autant que les demandes d'indemnisation avaient été jugées recevables<sup>64</sup>. Cette tactique avait antérieurement été mise en place dans les cas des sinistres de l'*Aegean Sea* et du *Braer*<sup>65</sup>.

## 2) *Le plafond des montants disponibles*

Mais à nouveau, « qui dit Fonds, dit plafond »<sup>66</sup>. Les montants spécifiés dans la CLC 69 et la FC71 étaient exprimés en franc-or (le franc Poincaré)<sup>67</sup>.

La limite du FIPOL 1971 portée originellement à 30 millions de DTS<sup>68</sup> fut élevée à 45 millions en 1979, 52,5 millions en 1986 et enfin 60 millions, soit US\$83 millions, en 1987<sup>69</sup>.

---

<sup>63</sup> [www.cedre.fr/fr/accident/sea\\_emp/sea\\_empress.php](http://www.cedre.fr/fr/accident/sea_emp/sea_empress.php).

<sup>64</sup> Comité exécutif, « Compte-rendu des décisions prises par le Comité exécutif à sa 48<sup>ème</sup> session », FUND/EXC 48.6, 17 avril 1996, points 3.3 et 3.4, décision 000015, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-15/>.

<sup>65</sup> M. JACOBSSON, « Le régime international d'indemnisation depuis 25 ans », in *Les FIPOL : 25 années d'indemnisation des victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures*, p. 18, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

<sup>66</sup> M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, p. 268.

<sup>67</sup> Article V.9 de la CLC 69 et article 1.4 de la FC 71. La question de la conversion et de la fluctuation de ces montants sera examinée dans le titre II, chapitre 1<sup>er</sup>, section 2, pp. 36 à 38.

<sup>68</sup> Le chiffre initial de 450 millions de francs-or a été remplacé par 30 millions de DTS en vertu du Protocole de 1976 qui substitue le DTS au franc-or en tant qu'unité monétaire, soit US\$41 millions (taux de change au 29 août 2003). Les droits de tirage spéciaux (DTS ou en anglais: *Special Drawing Rights (SDR)*) sont des unités de compte internationales constituées à partir d'un panel de 4 monnaies : dollars, euros, livre sterling et yen. Ci-après : « DTS ». Sur la méthode de conversion et les notions d'unités de compte et de DTS, voy. *infra*, pp. 36 à 38. Au taux de change applicable au 29 août 2003, un DTS = US\$1,37727 (X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation ... », *op. cit.*, p. 15).

<sup>69</sup> X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation ... », *op. cit.*, pp. 10-11.

### C. LES ACCORDS TOVALOP ET CRISTAL

Parallèlement au régime conventionnel, existaient des accords volontaires privés destinés à garantir des avantages comparables à ceux offerts sous la coupole des deux Conventions de 1969 et 1971. Il s'agissait du TOVALOP signé à Londres le 7 janvier 1969<sup>70</sup>, et du CRISTAL signé le 3 janvier 1971<sup>71</sup>. Ces arrangements prévoyaient la constitution de fonds d'indemnisation. Adoptés par les propriétaires de navire ainsi que par les compagnies pétrolières, ils permettaient de « rembourser aux gouvernements les dépenses encourues pour la protection et le nettoyage du littoral » et d'indemniser les victimes avec un plafond de responsabilité augmenté<sup>72</sup>. Leur but était d'« encourager une opération de nettoyage rapide et efficace et assurer une indemnisation adéquate et en temps opportune »<sup>73</sup>, privilégiant le règlement des litiges à l'amiable afin d'éviter de trop lourds contentieux judiciaires et préserver l'image de marque du secteur des transports maritimes en attendant l'entrée en vigueur des conventions susvisées (respectivement en 1975 et 1978). L'intérêt était de permettre de ne pas attendre la bonne volonté des Etats ni de longues procédures de ratification pour mettre en œuvre ce mécanisme privé<sup>74</sup>.

Appelés à n'être que provisoires en attendant une ratification plus large des conventions dans le monde entier, ils tombèrent en désuétude suite au nombre sans cesse croissant d'Etats ayant ratifié les Conventions de 1969, 1971 et par la suite celles de 1992. Ils furent suspendus et abrogés le 20 février 1997<sup>75</sup>.

#### SECTION 2. LA TRANSITION VERS UNE DATE CHARNIÈRE : 1992

Suite au traumatisme causé par les sinistres consécutifs de l'*Olympic Bravery* le 24 janvier 1976, du *Boehlen* quelques mois plus tard, de l'*Amoco Cadiz* le 16 mars 1978, du *Gino* le 28

---

<sup>70</sup> Intitulé « Accord volontaire entre armateurs de navires-citernes relatif à la responsabilité due à la pollution par les hydrocarbures » ou « *Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution* ».

<sup>71</sup> Intitulé « Contrat relatif à un complément intérimaire de la responsabilité des navires-citernes en cas de pollution par les hydrocarbures » ou « *Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution* ».

<sup>72</sup> J.-P. BEURIER, *op. cit.*, p. 1166.

<sup>73</sup> M. FAURE et W. HUI, *op. cit.*, p. 244. En ce sens, M. JACOBSSON, « Le régime international d'indemnisation depuis 25 ans », *op. cit.*, p. 14.

<sup>74</sup> W. HUI, *Civil liability for marine oil pollution damage, A comparative and economic study of the international, US and Chinese compensation regime*, Pays-Bas, Wolters Kluwer, 2011, vol. 19, p. 60. Pour des remarques plus approfondies sur ce régime volontaire, voy. du même auteur les pages 125 à 127 ; M. REMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*, pp. 269-270.

<sup>75</sup> J.-P. BEURIER, *op. cit.*, p. 1166.

avril 1979 et du *Tanio* le 7 mars 1980, les lacunes de ce système conventionnel furent rapidement mises à jour et critiquées<sup>76</sup>.

En conséquence, les Etats adoptèrent à Londres deux Protocoles du 25 mai 1984 amendant la CLC 69 et la FC 71. Ceux-ci « prévoyaient de plus hauts niveaux d'indemnisation et un champ d'application plus large que les conventions initiales »<sup>77</sup>. Les clauses finales de ces protocoles étaient rédigées de telle sorte qu'ils ne pouvaient entrer en vigueur que si les Etats-Unis le ratifiaient, ce qu'ils ne firent pas suite au naufrage de l'*Exxon Valdez* échoué au large de l'Alaska le 24 mars 1989<sup>78</sup>. Les USA préférèrent instituer leur propre régime unilatéral plutôt que de se rallier au régime international. L'*Oil Pollution Act* (OPA) fut adopté le 18 août 1990 sous la Présidence de Mr W. Bush<sup>79</sup>.

Face à ce rempart, un Groupe de travail intersessions fut créé afin de se pencher sur la viabilité du système et son évolution future. Le sentiment d'inefficacité du système s'accrut avec le sinistre du *Haven* en avril 1991 échoué au nord de l'Italie. L'Assemblée du Fonds approuva les textes protocolaires rédigés par le Groupe de travail et les transmis à l'OMI. En 1992, deux nouveaux Protocoles voyaient le jour à Londres, sous les auspices de l'OMI, amendant ainsi les anciennes conventions de 1969 et 1971. L'un portait sur la responsabilité civile du propriétaire du navire<sup>80</sup>, l'autre instituait un Fonds d'indemnisation<sup>81</sup>. Ces nouveaux instruments entrèrent en vigueur le 30 mai 1996.

---

<sup>76</sup> M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, pp. 270-271.

<sup>77</sup> M. JACOBSSON, « Le régime international d'indemnisation depuis 25 ans », *op. cit.*, p. 13.

<sup>78</sup> Ils étaient convaincus qu'une responsabilité limitée n'était pas fructueuse dans un tel contexte étant donné que les montants d'indemnisation repris dans les Conventions n'étaient pas suffisamment élevés pour compenser les pertes subies suite au naufrage (J.-P. BEURIER, *op. cit.*, p. 1171).

<sup>79</sup> *Oil pollution Act* (OPA) du 18 août 1990, [www.epw.senate.gov](http://www.epw.senate.gov). Ci-après « OPA ». Pour plus d'informations sur cette loi fédérale, voy. J.-P. BEURIER, *op. cit.*, pp. 1170 et 1171 ; L. BROWNE, « It's Been 4380 Days and Counting Since Exxon Valdez: Is It Time to Change the Oil Pollution Act of 1990? », 15 *Tul. Env'tl. L.J.* 97, 2001-2002, pp. 107 à 125, [www.heionline.org](http://www.heionline.org) ; W. W. ENDERS, « The pollution act of 1990: the financial responsibility requirement – questioning congressional intent and the minerals management service interpretation of “offshore facility” », 14 *Va. Env'tl. L.J.* 455 1994-1995, [www.heionline.org](http://www.heionline.org) ; I. KIM, « A comparison between the international and US regimes regulating oil pollution liability and compensation », *Marine policy* 27, 2003, [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com) ; S. ROBERT, *op. cit.*, p. 37 ; J. M. WOODS, « Going on twenty years- The oil pollution act of 1990 and claims against the oil spill liability trust fund », 83 *Tul. L. Rev.* 1323, 2008-2009, [www.heionline.org](http://www.heionline.org).

<sup>80</sup> Convention du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite CLC 1992, en vigueur le 30 mai 1996, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org). Ci-après « CLC 92 ».

<sup>81</sup> Convention du 27 novembre 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite convention FIPOL de 1992, en vigueur le 30 mai 1996, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org). Ci-après « FC 92 ».

## A. LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE DE 1992 – 1<sup>ÈRE</sup> ÉTAPE

### 1) *La ligne directrice de la CLC 92*

La CLC 92 maintient le principe de la responsabilité objective (sans faute) du seul propriétaire du navire, à l'exclusion de toute autre personne nommée à l'article III.4<sup>82</sup> tel que l'exploitant, le commettant ou l'employé du navire<sup>83</sup>. Le propriétaire est responsable « même si le navire n'était pas défectueux ou qu'aucune faute n'a été commise par les membres de l'équipage »<sup>84</sup>. La nature de l'activité exercée est de ce fait davantage prise en compte que les actes ou omissions<sup>85</sup>. En contrepartie, la CLC 92 limite la responsabilité du propriétaire du navire à un montant maximal déterminé en fonction du tonnage/jauge<sup>86</sup> du navire, excepté le cas où le propriétaire aurait commis une faute personnelle inexcusable (article V.1 et V.2 de la CLC 92). Dans cette dernière hypothèse, la réparation sera dite intégrale puisque n'étant plus plafonnée à un certain montant. Le propriétaire bénéficie néanmoins, d'un droit de recours contre le tiers éventuellement fautif<sup>87</sup>.

Il existe également des causes d'exonération de responsabilité semblables à celles prévues dans la CLC 69 (article III, §§2 et 3 de la CLC 92).

Les montants furent rehaussés par une résolution du Comité juridique maritime international du 18 octobre 2000<sup>88</sup>. Les montants inférieurs restent cependant de vigueur pour les sinistres survenus avant le 1<sup>er</sup> novembre 2003 (considérant 3 de la résolution du 18 octobre 2000)<sup>89</sup>.

---

<sup>82</sup> L'on parle de « canalisation de responsabilité » sur la seule tête du propriétaire du navire.

<sup>83</sup> La liste des personnes protégées fut allongée en 1992. Auparavant, seuls les préposés et les mandataires du navire étaient immunisés (article III.4 de la CLC 69) (M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, p. 272). Voy. également l'article intitulé X., « Fonds internationaux d'indemnisation ... », *op. cit.*

<sup>84</sup> Note du secrétaire général de la Conférence des régions périphériques maritimes, « Sinistres dont le FIPOL a eu à connaître, *Erika* », IOPC/APR13/3/3/2, 28 mars 2013, <http://documentservices.iopcfunds.org>.

<sup>85</sup> S. ROBERT, *op. cit.*, p. 32.

<sup>86</sup> « *Strict but limited liability for the shipowner* ». Voy. X., « Fonds internationaux d'indemnisation ... », *op. cit.* La jauge d'un navire peut être simplement définie comme étant la taille de ce navire : « la jauge brute correspondant à la capacité intérieure du navire et de toutes les constructions qui se trouvent sur le pont. La jauge nette est la capacité intérieure du navire, déduction faite de tous les espaces dans lesquels on ne peut loger ni passagers, ni marchandises » (S. ROBERT, *op. cit.*, p. 43).

<sup>87</sup> L'article III.5 autorise en effet le propriétaire à se retourner contre les tiers sur la base du droit commun (M.-P. CAMPROUX-DUFFRENE, « La réparation des dommages occasionnés par la marée noire due au naufrage du navire pétrolier *Erika* », *Journal des accidents et des catastrophes*, [www.jac.cerdacc.uha.fr/internet/recherche/Jcerdacc.nsf/e4664aa90a46b0c2c125677d0047bb1f/7b9a717b428cec7c1256890004ac51a?OpenDocument](http://www.jac.cerdacc.uha.fr/internet/recherche/Jcerdacc.nsf/e4664aa90a46b0c2c125677d0047bb1f/7b9a717b428cec7c1256890004ac51a?OpenDocument)).

<sup>88</sup> Article V.1 de la CLC 92, tel que modifié par la Résolution du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale du 18 octobre 2000 sur l'adoption des modifications des limites de responsabilité prévues dans le protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

<sup>89</sup> [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

Ce plafond est désormais fixé à 4,51 millions unités de compte<sup>90</sup> pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5000 unités, pouvant être augmenté de 631 unités de compte par jauge supplémentaire étant entendu que le montant ne peut toutefois pas excéder 89 770 000 unités de compte (article V.1 de la CLC 92).

Un système d'assurance obligatoire est prévu<sup>91</sup>. Ce mécanisme est favorable à la victime qui dispose d'un droit d'action directe contre l'assureur du propriétaire du navire.

La CLC 92, tout comme la CLC 69, instaure donc un premier niveau d'indemnisation à charge du propriétaire du navire-citerne sinistré qui sera complété d'un second<sup>92</sup>. Au 1<sup>er</sup> juillet 2013, 131 Etats étaient parties à ladite Convention<sup>93</sup>.

## 2) *Champ d'application de la Convention sur la responsabilité civile de 1992*

La situation factuelle doit pour être traitée, entrer dans le champ d'application de la Convention que l'on entend appliquer. Il convient donc de survoler les dispositions *ad hoc* de la CLC.

### 2.1. *Compétence ratione materiae*

La CLC 92 ne s'applique pas aux navires de guerre, à ceux appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial de l'Etat (article XI.1 de la CLC 92).

Elle ne s'applique qu'aux dommages par pollution tels que définis à l'article I.6, en ce compris les mesures de sauvegarde, causés par le déversement d'hydrocarbures persistants. Les mêmes types de dommages sont visés par la FC 92<sup>94</sup>. Il peut s'agir de dommages aux biens contaminés, de dommages moraux ou physiques causés à l'Homme ; des opérations de nettoyage en mer et sur terre ; des mesures de sauvegarde destinées à prévenir et à réduire au

---

<sup>90</sup> Sur la notion d'unité de compte, voy. *infra*, pp. 36 à 38.

<sup>91</sup> « *System of compulsory liability insurance* » (article VII.1 de la CLC 92). L'obligation est fonction du tonnage du navire (à notre estime, le lien avec le tonnage du navire devrait être remis en question étant donné que même un déversement de faible ampleur (moins de 2000 tonnes d'hydrocarbures exigées) peut avoir des conséquences dramatiques sur le plan environnemental. La Preuve en est donnée avec le sinistre survenu en janvier 2001 au large de l'île San Cristobal aux Galápagos un archipel situé dans le Pacifique, classée Patrimoine mondial de l'Humanité : 60% des uniques iguanes marins autochtones y ont péri (V. F., *op. cit.*).

<sup>92</sup> Voy. *infra*, le point B de la présente section.

<sup>93</sup> X., « Le régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Note explicative », juillet 2013, annexe, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

<sup>94</sup> Article 3 de la FC 92. Sur cette notion, voy. les développements repris au titre II, chapitre 2.

minimum les dommages par pollution prises même en l'absence de déversement effectif d'hydrocarbures pour autant qu'il y ait un risque grave et imminent de pollution (ex : le déploiement de barrages flottants destinés à protéger la côte) ; du préjudice économique pur subi par les professionnels de la pêche, la mariculture et le secteur du tourisme ; des frais de remise en état de l'environnement et du recours à des conseillers.

A la différence de la CLC 69 qui ne s'appliquait qu'au déversement d'hydrocarbures contenus dans les soutes, la CLC 92 s'applique aux sinistres causés suite aux déversements d'hydrocarbures minéraux persistants provenant d'un navire, qu'ils soient transportés en vrac en tant que cargaison ou dans les soutes du navire, qu'il s'agisse d'un navire-citerne en charge ou à l'état lège, c'est-à-dire à vide<sup>95</sup>. Quelques exemples : pétrole brut, fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage<sup>96</sup>. Ne sont donc pas visés les déversements d'hydrocarbures non persistants tels que l'essence, le kérosène et l'huile diesel légère, ceux-ci s'évaporant rapidement et ne nécessitant donc pas d'opérations de nettoyage.

### *2.2. Compétence ratione temporis*

La CLC 92 entra en vigueur le 30 mai 1996. Elle est donc inapplicable aux situations apparues avant cette date en vertu du principe de non-rétroactivité.

### *2.3. Compétence ratione personae*

Toute personne physique ou morale de droit privé ou public, y compris les Etats et ses subdivisions politiques sont visés par la CLC 92 (article I.2).

### *2.4. Compétence ratione loci*

Le champ d'application est déterminé par le lieu de survenance du dommage par pollution, soit exclusivement sur le territoire, y compris en mer territoriale, et dans la ZEE<sup>97</sup> d'un Etat contractant. Quant aux mesures de sauvegarde, la compétence est universelle (article II).

---

<sup>95</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 278.

<sup>96</sup> Article I.5 de la CLC 92.

<sup>97</sup> La Zone Economique Exclusive (ZEE) est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci sur laquelle un État côtier exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources. Elle s'étend à partir de la ligne de base de l'État jusqu'à 200 milles marins (environ 370 km) de ses côtes au maximum (articles 56 et 57 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer, *op. cit.*). Le champ d'application territorial de la CLC 92 fut ainsi élargi pour être conforme à la Convention sur le droit de la mer (C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 278). Un exemple : la ZEE de la Belgique est de 3447 km<sup>2</sup>.

## 2.5. Détermination du for compétent

Les Conventions de 1992 contiennent des règles de droit international privé en ce qu'elles déterminent devant quelle(s) juridiction(s) le(s) défendeur(s) ou le FIPOL pourront être assignés (articles IX de la CLC 92 et 7 de la FC 92).

### B. LA CONVENTION PORTANT CRÉATION D'UN FONDS COMPLÉMENTAIRE – 2<sup>ÈME</sup> ÉTAPE

Pour éviter qu'une situation semblable à celle connue en 1969 et 1971 ne se reproduise, les Etats adoptèrent une Convention mettant sur pied un Fonds complémentaire d'indemnisation, destiné à assurer une indemnisation équitable aux victimes pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la CLC 92 est insuffisante.

Le Fonds, désigné par l'acronyme FIPOL 92, a la même structure que le Fonds de 1971 à l'époque où il était encore en fonction. Il est chargé au même titre que le FIPOL 1971 d'indemniser les victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de manière complémentaire ou subsidiaire<sup>98</sup>. Une indemnisation supplémentaire est donc prévue à charge du Fonds pour les cas où la personne préjudiciée n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la CLC 92<sup>99</sup>.

#### 1) Fonctionnement du Fonds

##### 1.1. Présentation des demandes

Tout demandeur, c'est-à-dire « quiconque subissant des dommages causés par la pollution d'hydrocarbures » désireux d'obtenir réparation de son préjudice peut présenter une demande à cette fin au Fonds si l'indemnité perçue par le propriétaire du navire ou son assureur est insuffisante ou absente<sup>100</sup>. Il peut s'agir de particuliers, de collectivités locales, d'Etats, ou d'entreprises, d'organisations de droit privé ou de droit public, comme l'illustre la qualité des

---

<sup>98</sup> M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, p. 269.

<sup>99</sup> L'article 4.1 de la FC 92 énumère limitativement les hypothèses dans lesquelles le Fonds sera tenu d'indemniser la personne préjudiciée. Le paragraphe 2 du même article énumère quant à lui les hypothèses restrictives d'exonération du Fonds quant à son obligation d'indemnisation, hypothèses auxquelles il faut sans douter ajouter celle, implicite, où l'Etat concerné n'est pas partie à la FC de 92.

<sup>100</sup> K. TÖPFER, « Au-delà du marché : les FIPOL et l'environnement », in *Les FIPOL : 25 années d'indemnisation des victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures*, p. 37, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

plaignants dans l'affaire du *Haven* ou de l'*Erika*<sup>101</sup>. La demande est à introduire au siège du Fonds ou auprès d'un bureau local<sup>102</sup>.

Pour mener à bien sa mission, le Fonds collabore régulièrement avec les assureurs des propriétaires de navire regroupés sous la forme de mutuelle, généralement les clubs P&I. Le mécanisme est semblable à celui employé par le Fonds de 1971.

## 1.2. *Recevabilité des demandes*

Le Fonds doit se prononcer sur la recevabilité des demandes d'indemnisation. Dans sa tâche, le Fonds ne dispose pas d'une totale liberté d'appréciation étant entendu qu'il est lié par les dispositions des CLC et FC notamment en ce qui concerne le type de dommages à indemniser (les dommages par pollution – sur cette notion, voy. *infra* chapitre 2, pp. 40 et s.). Le Fonds respecte sa politique, édictée pour la première fois en 1980 suite aux travaux d'un premier groupe de travail créé à l'occasion afin de se pencher sur les critères de recevabilité des demandes présentées au Fonds pour indemnisation. Les Conventions de 1969 et 1971 étaient en effet muettes quant aux méthodes à employer pour examiner et évaluer les demandes d'indemnisation. Face à l'absence de balise en la matière, l'Assemblée du Fonds prit l'initiative d'élaborer des critères généraux et spécifiques de recevabilité des demandes d'indemnisation expressément énumérés dans un manuel<sup>103</sup> servant désormais de guide tant pour le Fonds lui-même que pour les nombreux demandeurs, le but ultime étant d'élaborer une politique uniforme en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation<sup>104</sup>.

Ainsi, toute dépense, perte ou dommage doivent avoir été encourus effectivement et causés par une contamination résultant du déversement d'hydrocarbures persistants ; toute dépense doit se rapporter à des mesures raisonnables et justifiables ; le lien de causalité entre le dommage et la contamination résultant du déversement est nécessaire ; le demandeur doit avoir subi un préjudice économique quantifiable et doit prouver les montants de ses dépenses, pertes ou dommages en produisant des documents appropriés ou autres éléments de preuve.

Les critères généraux valent pour toute demande d'indemnisation. Cependant, les organes directeurs du Fonds ont fait preuve de souplesse puisque le respect de ces exigences est

---

<sup>101</sup> [www.iopcfunds.org/about-us/structure/](http://www.iopcfunds.org/about-us/structure/).

<sup>102</sup> Plus spécifiquement, le formulaire des demandes d'indemnisation, « une fois rempli, doit être adressé à [BUREAU DES DEMANDES D'INDEMNISATION DU SINISTRE], à l'adresse suivante: [...], ou directement à [Claims Department, IOPC FUNDS, Portland House, 23rd floor, Bressenden Place, London, SW1E 5PN, UK] » (p. 4, [www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC\\_Upload/Downloads/French/claimform\\_f.pdf](http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/French/claimform_f.pdf)).

<sup>103</sup> X., « Manuel des demandes d'indemnisation », décembre 2008, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

<sup>104</sup> Voy. les sections 1 (point 1.5) et 3 du Manuel des demandes d'indemnisation, *op. cit.* ; C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 281.



fonction des circonstances particulières liées aux demandeurs, pays, secteur, etc. Les critères spécifiques aux différents types de demandes sont explicités à la section 3 du Manuel des demandes d'indemnisation<sup>105</sup>.

Plusieurs révisions furent dictées par la survenance de sinistres qui mirent en lumière l'inexistence de critères de recevabilité pour les préjudices économiques ou encore pour les mesures de remise en état, la dernière en date étant celle de juin 2007<sup>106</sup>.

### *1.3. Le règlement des indemnisations*

Le règlement intérieur du Fonds adopté par l'Assemblée détermine la procédure à suivre pour le règlement des indemnisations. Lorsque les demandes sont de faible importance, la compétence est dévolue à l'Administrateur qui pourra le cas échéant procéder à des paiements provisoires. Lorsque par contre, les demandes sont de plus grande importance, l'accord du Comité exécutif est requis<sup>107</sup>.

### *1.4. La voie transactionnelle*

Après avoir évalué et négocié la demande d'indemnisation, le Fonds est appelé à se prononcer sur une potentielle indemnité à verser à la victime.

Le souci de célérité a été et reste le leitmotiv du Fonds. Aussi, pour faire fi des traditionnelles lourdeurs et couteuses procédures juridictionnelles, le Fonds a mis sur pied une politique de règlement par voie transactionnelle.

A défaut d'accord, lorsque la victime voit sa demande rejetée au motif qu'elle n'est pas recevable ou lorsque le montant de l'indemnité versée ne satisfait pas son patrimoine, la victime est en droit d'intenter une action en justice contre le Fonds lui-même. Nous étudierons ce mécanisme de résolution des différends aux pages 63 à 65.

---

<sup>105</sup> Voy. X., « Manuel des demandes d'indemnisation », *op. cit.*

<sup>106</sup> Voy. les développements soulignés par J. NICHOLS, « Genèse de la position des FIPOL à l'égard de la recevabilité des demandes en indemnisation », in « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation des victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures », pp. 103 à 117, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

<sup>107</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 284.

## 2) *Le montant maximal de l'indemnisation disponible*

Le montant disponible s'élève à hauteur de 203 millions unités de compte (depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2003<sup>108</sup>), quelle que soit la jauge du navire, en ce compris le montant des indemnités versées par le propriétaire du navire (ou son assureur) en vertu de la CLC 92<sup>109</sup>.

Il existe également des causes d'exonération en faveur du Fonds, identiques à celles prévues en vertu de la CLC 92 (article 4.2 de la FC 92).

## 3) *Le financement du Fonds de 1992*

Le Fonds est financé par des contributions versées chaque année par divers acteurs<sup>110</sup>. Les contributeurs visés sont toute personne ou organisation de droit privé ou de droit public (notamment les filiales ou entités sous contrôle commun (article 10.2, b) de la FC 92)).

Il s'agit du secteur pétrolier, réceptionnaire d'hydrocarbures, établi dans des pays importateurs de pétrole. Les exportateurs de pétrole ne contribuent pas au financement<sup>111</sup>.

Chaque Etat membre doit faire un rapport annuel au Directeur du Fonds en mentionnant les noms et adresses des compagnies pétrolières ou entités dans cet Etat qui sont tenues de payer les contributions au Fonds de 1992 (ou au Fonds institué par le Protocole de 2003). Les Etats mentionnent également la quantité d'hydrocarbures reçue l'année précédente. La deadline est fixée au 30 avril. Le financement s'effectue sur la base de prélèvements déterminés en fonction de la quantité d'hydrocarbures reçue par chaque entité ou compagnie pétrolière, dans les ports ou les installations portuaires après un transport par mer. L'article 10.1 de la FC 92 fixe cette quantité à 150 000 tonnes. Chaque entité individuellement est tenue de payer une contribution au Fonds. Le montant à payer varie d'une année à l'autre et est déterminé par les organes directeurs des FIPOL<sup>112</sup>. Le financement ainsi obtenu sert aux différents

---

<sup>108</sup> Soit US\$ 316 millions (au 3 octobre 2011). A l'origine, la limite du Fonds était portée à 135 millions, soit à US\$ 210 millions (taux de change au 3 octobre 2011) (X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation ... », *op. cit.*, p. 11). Ces montants furent rehaussés par la Résolution du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale du 18 octobre 2000 sur l'adoption des modifications des limites d'indemnisation prévues dans le protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

<sup>109</sup> Article 4.4 de la FC. Notons que la même disposition prévoit que si le montant total des demandes d'indemnisation dépasse le montant prévu par les deux Conventions de 1992, les indemnités versées à chaque demandeur seront réduites proportionnellement pour permettre que tous soient traités sur un pied d'égalité (article 4.5 de la FC).

<sup>110</sup> Voy. les graphes reproduits en annexe 1, p. 82.

<sup>111</sup> X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation ... », *op. cit.*, p. 39.

<sup>112</sup> Article 18.5 de la FC 92.

départements du Fonds, à son administration et à dédommager les victimes de dommages causés par pollution et entrant dans le champ d'application de la Convention pour les plaintes acceptées par les « *governing bodies* »<sup>113</sup>.

Au 1<sup>er</sup> juillet 2013, 111 Etats sont membres du Fonds de 1992<sup>114</sup>.

### SECTION 3. LE RÉGIME POSTÉRIEUR À 1992

#### A. LA CRÉATION D'UN FONDS COMPLÉMENTAIRE – 3<sup>ÈME</sup> ÉTAPE

Suite à la survenance de trois autres sinistres au large des côtes japonaises (*Nakhodka*), françaises (*Erika*) et espagnoles (*Prestige*), à la constatation de l'inadéquation du régime précédent concernant la limitation du montant maximal disponible, et sous la pression de l'Union européenne<sup>115</sup>, l'idée d'une révision du régime international d'indemnisation effleura les esprits. Le FIPOL mit en place un groupe de travail intersessions en février 2000. La création d'un Fonds complémentaire facultatif y est apparue rapidement comme une option à retenir. Un projet de protocole a été approuvé le 19 octobre 2001 par l'Assemblée du Fonds de 1992, protocole qui a finalement été adopté lors d'une conférence diplomatique de l'OMI, le 16 mai 2003<sup>116</sup>.

Ce troisième niveau d'indemnisation est destiné à compléter les montants d'indemnisation disponibles dans le cadre des conventions CLC et FC de 1992.

L'adhésion à ce Fonds est facultative mais soumise à une adhésion préalable au Fonds de 1992. Ce Fonds ne joue que pour les sinistres survenus après l'entrée en vigueur du Protocole. Il bénéficie d'une marge de manœuvre propre de 547 millions et peut donc indemniser les

---

<sup>113</sup> Autrement dit les organes directeurs des Fonds de 1971, 1992 et 2003, soit l'Assemblée, le Comité exécutif et le Conseil d'administration, [www.iopcfunds.org/about-us/what-we-do/oil-reporting-and-contributions](http://www.iopcfunds.org/about-us/what-we-do/oil-reporting-and-contributions).

<sup>114</sup> [www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/etats-membres](http://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/etats-membres) ; X., « Le régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ... », *op. cit.*

<sup>115</sup> La Commission européenne souhaitait après les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, et malgré la résolution du 18 octobre 2000 modifiant les montants prévus à l'article V.1 de la CLC 92 (Résolution du Comité juridique maritime international du 18 octobre 2000 sur l'adoption des modifications des limites de responsabilité prévues dans le protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, *op. cit.*), fixer un plafond de 1 milliard de dollars. Sa revendication ne fut que partiellement entendue puisque le Protocole de 2003 a prévu l'intervention du Fonds à concurrence maximale de 750 millions unités de compte.

<sup>116</sup> Protocole de Londres du 16 mai 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dit Protocole portant création d'un Fonds supplémentaire, en vigueur le 3 mars 2005, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org) ; [www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/structure/](http://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/structure/).

créanciers à concurrence d'un montant de 750 millions unités de compte<sup>117</sup>, en ce compris les montants versés en vertu des CLC et FC 92<sup>118</sup>.

Au 1<sup>er</sup> juillet 2013, 29 Etats étaient membres du Fonds complémentaire de 2003<sup>119</sup>.

## B. DEUX ACCORDS ADDITIONNELS

Les accords volontaires STOPIA et TOPIA<sup>120</sup> entrèrent en vigueur le 20 février 2006 afin de conférer aux Fonds de 1992 et 2003 un droit au remboursement « jusqu'à un certain montant des indemnités versées au-delà de la limite de responsabilité du propriétaire du navire »<sup>121</sup>. En vertu des accords, les montants de limitation de responsabilité sont rehaussés. Ainsi « en vertu de TOPIA 2006, le Fonds complémentaire est en droit de recevoir du propriétaire du navire le remboursement de 50 % des indemnités qu'il aura versées aux demandeurs si le sinistre met en cause un navire relevant dudit accord »<sup>122</sup>.

Les armateurs de pétroliers participent donc à ce Fonds complémentaire en prenant en charge une partie de l'indemnisation due par les compagnies pétrolières importatrices via le financement des FIPOL. « Un partage plus équitable des coûts est ainsi établi entre armateurs propriétaire des pétroliers et propriétaires des cargaisons »<sup>123</sup>. L'*International Group of P&I Clubs* a voulu de par l'établissement de ce système d'indemnisation complémentaire, compenser le fait que la responsabilité des groupes pétroliers était engagée, alors que le risque engendré par le transport d'hydrocarbures est créé non seulement par les groupes pétroliers mais également par les propriétaires de cargaison<sup>124</sup>.

Notons, pour refermer cette introduction historique, que les Conventions susvisées ne concern(ai)ent que les dommages causés par les déversements d'hydrocarbures. Les Etats

---

<sup>117</sup> Soit US\$ 316 millions (au 3 octobre 2011) (article 4.2 du Protocole de 2003).

<sup>118</sup> J.-P. BEURIER, *op. cit.*, p. 1167.

<sup>119</sup> [www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/etats-membres/](http://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/etats-membres/).

<sup>120</sup> Respectivement *Small Tanker Owner's Pollution Indemnisation Agreement* et *Tanker Owner's Pollution Indemnisation Agreement*.

<sup>121</sup> [www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/cadre-juridique/accords-stopia-2006-et-topia-2006/](http://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/cadre-juridique/accords-stopia-2006-et-topia-2006/).

<sup>122</sup> Projet de loi n° 1792 de l'Assemblée Nationale Française du 1<sup>er</sup> juillet 2009 autorisant l'adhésion à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, p. 11/18, [www.assemblee-nationale.fr/13/pdf/projets/pl1792.pdf](http://www.assemblee-nationale.fr/13/pdf/projets/pl1792.pdf).

<sup>123</sup> [www.institut-numerique.org/f-les-accords-additionnels-au-fond-topia-et-stopia-4cc0480ee5b73](http://www.institut-numerique.org/f-les-accords-additionnels-au-fond-topia-et-stopia-4cc0480ee5b73).

<sup>124</sup> [www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/cadre-juridique/accords-stopia-2006-et-topia-2006/](http://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/cadre-juridique/accords-stopia-2006-et-topia-2006/).

décidèrent de traiter d'autres substances au travers de la Convention du 3 mai 1996 relative aux substances nocives et potentiellement dangereuses<sup>125</sup>.

Certes, le droit est foisonnant de traités internationaux en tout genre, ce qui démontre une tendance à développer le droit international de l'environnement mais il est à ajouter que ce régime fait l'objet de certaines critiques doctrinales et jurisprudentielles comme nous l'étudierons dans le chapitre 1<sup>er</sup> du titre suivant.

---

<sup>125</sup> Convention du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, dite SNPD ou HNS, [www.imo.org](http://www.imo.org).

## TITRE II. PERSPECTIVES JURIDIQUES

L'histoire des premiers pas du système international au régime actuel ayant été retracée, il convient de souligner certains aspects juridiques du système conventionnel mis en place au travers des Conventions de 1969, 1971 et 1992 présentées sous le Titre 1<sup>er</sup>.

Dans un premier temps, nous développerons les problèmes majeurs dont souffre le système actuel à savoir la canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire, la limitation du montant disponible, les défaillances liées aux exigences procédurales, sans oublier la problématique de l'indemnisation en ses deux composantes (conversion et dépréciation).

Dans un second chapitre, nous nous pencherons sur la notion de dommage écologique *per se* qui transparait sous la définition du « dommage par pollution » donnée à l'article I.6 de la CLC 92, auquel renvoie l'article 1.2 de la FC 92.

Dans un troisième et dernier chapitre, nous examinerons la spécificité du système conventionnel international au travers de son fonctionnement et des divergences qu'il présente avec le système traditionnel judiciaire (contradictions et politique de l'autruche adoptée par le FIPOL en ce qui concerne le dommage écologique *per se*) et aborderons la question de la coexistence d'actions menées devant les juridictions nationales sur la base de la CLC 92 ou sur la base du droit interne.

### CHAPITRE 1. DESCRIPTION ET EXAMEN DES QUESTIONS JURIDIQUES LIÉES AU SYSTÈME CONVENTIONNEL

Le système conventionnel international de réparation des dommages dus au déversement d'hydrocarbures mis en place a bien vite montré ses limites, au fil de la survenance des catastrophes marines dans la plupart des régions du monde. Preuve en est qu'à la suite de chaque nouvel incident survenu en mer, les Etats adoptèrent des amendements aux instruments internationaux qui jusqu'alors étaient vus comme répondant parfaitement aux besoins de sécurité juridique d'indemnisation des victimes<sup>126</sup>. Certaines de ces blessures ont été pansées mais il reste sans nul doute un travail conséquent pour combler les défaillances du système et promouvoir sa mise en œuvre auprès des juridictions nationales.

---

<sup>126</sup> M. FAURE et W. HUI, *op. cit.*, p. 249 ; G. GONZALES, "The impact of the EC decisions-making on the international regime for oil pollution damage: the supplementary fund example, in F. MAES, *Marine Resource Damage Assessment, Liability and Compensation for Environmental Damage*, Pays-Bas, Springer, 2005, p. 85, <http://link.springer.com>.

SECTION 1. LA CANALISATION DE RESPONSABILITÉ SUR LA SEULE PERSONNE DU  
PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

L'imputabilité de la responsabilité pour la pollution engendrée suite au déversement d'hydrocarbures en mer sur la seule tête du propriétaire du navire sinistré ne satisfait pas bon nombre de juristes. Sans doute trouver un responsable n'est-il pas chose aisée tant est élevé le nombre d'acteurs impliqués selon le droit maritime (propriétaire, affréteur, armateur, capitaine) et la complexité de leurs relations juridiques. Mais nombreux sont ceux qui dénoncent les inconvénients voire les incohérences du système<sup>127</sup>. Certains pensent en effet que la responsabilité devrait être imputée à d'autres intervenants. Ainsi, Mr Rodière de préciser que « le droit maritime est tout entier ordonné autour de la notion de risque de mer, qui impose une solidarité entre participants à l'expédition maritime et une division du risque, et ce d'autant plus que les marchandises mises en risque ont toujours été fort coûteuses »<sup>128</sup>.

Une raison pragmatique notamment mise en avant par Mr Langavant pour tenter de justifier le résultat du compromis politique est celle du changement de propriétaire de la cargaison en cours de voyage<sup>129</sup>. De même, le gain au niveau de la reproduction de plaintes<sup>130</sup>, d'une part, et comme le note Mr Vialard, l'injustice de faire peser l'entière responsabilité sur l'affréteur du navire étant donné la difficulté avec laquelle il peut contrôler la structure du navire<sup>131</sup>, d'autre part, en constituent également les fondements.

Dans les faits, il peut s'avérer malaisé d'identifier le véritable propriétaire du navire sinistré. Dans l'affaire de l'*Amoco Cadiz*, le juge Mac Garr démêla l'enchevêtrement de sociétés impliquées dans le naufrage pour retenir notamment la responsabilité de la société mère, la *Standard Oil of Indiana*<sup>132</sup>.

---

<sup>127</sup> En ce sens, voy. notamment S. ROBERT, *op. cit.*, pp. 38-39.

<sup>128</sup> R. RODIÈRE, *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 1991, p. 5.

<sup>129</sup> « Le propriétaire de la cargaison peut changer en cours de route, tandis que l'identité du propriétaire du navire est une donnée constante, facile à appréhender » (E. LANGAVANT, *Droit de la mer*, t. 1, Cujas, 1979, p. 155). Mais à notre avis, les moyens informatiques devraient actuellement permettre de surmonter aisément cet obstacle via une traçabilité des ordres de bourse ou autres opérations commerciales.

<sup>130</sup> M. FAURE et W. HUI, *op. cit.*, p. 250.

<sup>131</sup> A. VIALARD, « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ? », *DMF*, 2003, p.435.

<sup>132</sup> Cette problématique transparait dans la majorité des sinistres dont celui de l'*Amoco Cadiz*. En l'espèce, le juge américain n'avait pas appliqué la CLC 69, ce qui ne l'empêcha pas de rechercher le véritable fautif, à savoir la société mère responsable pour le fait de ses filiales (C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, pp. 94-95 ; J.-P. BEURIER, *op. cit.*, p. 1164 ; M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, p. 271). Voy. les développements repris *infra*, pp. 78-79.

La tendance est en effet à la création de sociétés écran, le plus souvent détentrices d'un seul navire, dites *Single Ship Company*<sup>133</sup>. S'il s'avère impossible de trouver l'identité du véritable propriétaire du navire, les victimes sont en droit de se retourner contre le FIPOL, qui interviendra à titre subsidiaire dans les limites que nous lui connaissons. Dans ce cas, un inconvénient pourrait surgir puisque le budget du Fonds alloué aux demandes d'indemnisation pourrait être restreint<sup>134</sup>. En effet, lorsque les demandes présentées excèdent le montant maximal disponible, le FIPOL indemnise chaque demandeur proportionnellement au montant de sa demande initiale acceptée (article 4.5 de la FC 92), ce qui ne permet pas aux demandeurs d'être entièrement indemnisés, mais assure un traitement égal<sup>135</sup>.

Le régime, certes favorable aux victimes sur certains points (droit d'action directe c. l'assureur, responsabilité objective,...) reste cependant critiqué en raison de la canalisation de l'action en responsabilité sur la seule tête du propriétaire du navire, à l'exclusion de toute autre pièce de l'échiquier, c'est-à-dire notamment de l'affrèteur et de l'armateur du navire qui tirent profit de son exploitation<sup>136</sup>. Il s'agit de la problématique de l'immunité des personnes visées à l'article III.4 de la CLC 92. Ces personnes sont regroupées par domaine d'activité.

Une position doctrinale massive conteste cette immunité. Le Professeur Jean-Jacques Lavenue de l'Université de Lille 2 ne disait-il pas en 2004, confirmant ainsi une tendance doctrinale importante, que « le transport maritime devenant moins affaire de mer que de finance (...) Le propriétaire du navire pourra aussi tirer profit des frets liés à la nature de la cargaison qu'il transporte. Le chargeur de son côté profitera des taux de fret les plus bas sachant que l'état actuel du droit l'exonère pratiquement de toute responsabilité. Si la responsabilité doit reposer sur celui qui profite de la chose dangereuse le propriétaire du navire et le chargeur, le propriétaire de la cargaison, doivent être objectivement responsables »<sup>137</sup>.

Comment ne pas considérer en effet que serait se tromper de chenal le fait de placer la responsabilité sur les seules épaules du propriétaire du navire alors que la nature polluante de

---

<sup>133</sup> Expression notamment utilisée par Mr Le Couviour (C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 92) et Mme S. Robert (S. Robert, *op. cit.*, p. 29).

<sup>134</sup> E. COUGOULE et A. MIRALLES, *op. cit.*, p. 11 ; M. REMOND-GOULLAUD, *op. cit.*, p. 269.

<sup>135</sup> M. JACOBSSON, « Le régime international d'indemnisation depuis 25 ans », *op. cit.* p. 20.

<sup>136</sup> M. FAURE et W. HUI, *op. cit.*, p. 252 ; V. REBEYROL, *op. cit.*, p. 320.

<sup>137</sup> J.-J. LAVENUE, « Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et les acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures ? », Actes du 5ème colloque Mondial sur la pollution des Mers, le Pirée, 29 septembre au 2 octobre 2004, pp. 239 à 264, [http://droit.univ-lille2.fr/fileadmin/user\\_upload/enseignants/lavenue/5emeConferenceInternationaledeDroitMaritime.pdf](http://droit.univ-lille2.fr/fileadmin/user_upload/enseignants/lavenue/5emeConferenceInternationaledeDroitMaritime.pdf).



la cargaison est la cause la plus directe du dommage ? Si, par effet de pure hypothèse, nous remplacions la cargaison du *Torrey Canyon* par de la bière belge ou des bananes, y aurait-il eu atteinte à l'environnement ? En tout cas, le dommage aurait été de moindre ampleur...

Suivant cette position dominante, nous pensons également qu'impliquer la responsabilité d'autres intervenants que le propriétaire du navire apparaît plus que souhaitable: les sociétés de classification qui seraient sans doute dès lors plus attentives lors du contrôle des bateaux mais plus que certainement les affréteurs qui ne sont la plupart du temps que des compagnies financières.

Notre position est renforcée par ceux qui estiment que la canalisation de responsabilité violerait le principe du pollueur-payeur rappelé implicitement dans le considérant de la FC 92 en ces termes : « les conséquences économiques des dommages par pollution (...) ne devraient pas être supportées exclusivement par les propriétaires des navires mais devraient l'être en partie par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport d'hydrocarbures ». Ce principe permet en effet d'ouvrir la voie de l'action en responsabilité contre toute personne ayant joué un rôle dans l'atteinte à l'environnement<sup>138</sup>. Cette tendance doctrinale trouva un écho au niveau des instances européennes notamment puisque, selon le considérant n°7 de la directive 2005/35/CE, outre l'exploitant, les sanctions seraient applicables au propriétaire du navire, au propriétaire de la cargaison, au capitaine du navire et à la société de classification<sup>139</sup>.

Le sinistre de l'*Erika* illustre la difficulté de déterminer si un défendeur est en droit de bénéficier de la canalisation de responsabilité.

S'agissant des responsabilités civiles, le Tribunal de Grande instance de Paris considéra que les quatre parties (Mr Pollara, Mr Giuseppe, Total SA et la société RINA) étaient conjointement et solidairement responsables des dommages causés par le sinistre de l'*Erika* sur la base du droit commun national français (article 1382, 1384, al. 1<sup>er</sup> et 1386-1 du Code civil français<sup>140</sup>)<sup>141</sup> au motif que Total SA n'était ni l'affréteur du navire, ni l'armateur ou un

---

<sup>138</sup> C. ROBIN, *op. cit.*, pp. 37-39.

<sup>139</sup> Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions, notamment pénales, en cas d'infractions de pollution, en vigueur le 30 septembre 2005, telle que modifiée par la directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, en vigueur le 16 novembre 2009, <http://europa.eu>. L'Union européenne a créé « un cadre juridique permettant de sanctionner les déversements d'hydrocarbures et de substances nocives effectués à partir de navires qui naviguent dans ses eaux » (*ibid.*).

<sup>140</sup> V. REBEYROL, *op. cit.*, p. 321.

<sup>141</sup> J.-P., BEURIER, *op. cit.*, p. 1169.

préposé, que les trois autres parties n'entraient pas dans la catégorie « des autres personnes qui s'acquittent de services pour le navire », et que par conséquent, ils ne pouvaient bénéficier de l'immunité prévue par l'article III.4 de la CLC 92, raison pour laquelle une action en responsabilité civile était envisageable sur la base du droit commun<sup>142</sup>. A la suite du jugement, Total SA décida, sans toutefois reconnaître sa responsabilité, de verser de manière irrévocable les indemnités fixées par le Tribunal, sans remettre en cause le droit pour les victimes de faire appel du jugement<sup>143</sup>.

Dans son arrêt du 30 mars 2010, la Cour d'appel déclara que Mr Pollara, mandataire social de la société *Panship Management*, et Rina, société de classification, étaient exclus du bénéfice de la canalisation de responsabilité instituée par l'article III.4 de la CLC 92 et que Mr Savarese qui, lui, entrait dans la catégorie des bénéficiaires en tant que mandataire social de *Tevere Shipping*, ne pouvait s'en prévaloir du fait de sa faute intentionnelle<sup>144</sup>. La Cour jugea que Total SA était l'affrèteur de l'*Erika* et bénéficiait par conséquent de la protection en vertu de l'article III.4. c) de la CLC 92, sauf à prouver une faute inexcusable de sa part, ce qui n'était pas avéré en l'espèce. La Cour conclut que Total SA n'était pas responsable au plan civil<sup>145</sup>.

Le 25 septembre 2012, la Cour de cassation française cassa partiellement l'arrêt rendu le 30 mars 2010 en reconnaissant que Total SA avait commis une faute inexcusable en donnant son accord pour l'affrètement de l'*Erika* via son service d'inspection « vetting », et était par conséquent tenue de payer 375 000 euros d'amende et indemniser les parties préjudiciées<sup>146</sup>.

---

<sup>142</sup> Voy. les extraits suivants repris dans la Note de l'Administrateur, « Sinistres dont les FIPOL ont à connaître, *Erika* », IOPC/JUN10/3/1, 17 mai 2010, p. 4, points 4.1.6 à 4.1.8, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-3702> ; E. TERZIC, « Les alternatives à l'exclusivité du système CLC FIPOL », *RJE*, 2009, pp. 8-9.

<sup>143</sup> [www.total.com/fr/dossiers/erika/le-proces-en-appel/les-resultats-de-l-appel-202232.html](http://www.total.com/fr/dossiers/erika/le-proces-en-appel/les-resultats-de-l-appel-202232.html).

<sup>144</sup> Cour d'appel de Paris (chambre 11 E), *affaire Erika*, 30 mars 2010, 08/02278, pp. 421 à 425, [http://lexinter.net/JPTXT4/JP2005/arret\\_cour\\_d'appel\\_erika.htm](http://lexinter.net/JPTXT4/JP2005/arret_cour_d'appel_erika.htm). Voy. les premier et deuxième moyens de cassation proposés pour le Conseil régional de Bretagne (Cour de cassation française (chambre criminelle), *affaire Erika*, 25 septembre 2012, pp. 270 et 279, [www.courdecassation.fr/IMG/Crim\\_arret3439\\_20120925.pdf](http://www.courdecassation.fr/IMG/Crim_arret3439_20120925.pdf)).

<sup>145</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire de l'Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 424. ; Point 4.2.3 du document IOPC/JUN10/3/1, *op. cit.*

<sup>146</sup> Cour de cassation française, *affaire Erika*, 25 septembre 2012, *op. cit.*, p. 316. Voy. également *La Voix du Nord*, mercredi 26 septembre 2012, p. 24 ; *L'Avenir*, mercredi 26 septembre 2012, p. 2 ; X., « Erika. Bretagne et Pays de la Loire font appel », 2 février 2008, [www.paysdelaloire.fr/dossiers-thematiques/proces-erika/actualite-detaillee/n/erika-bretagne-et-pays-de-la-loire-font-appel/](http://www.paysdelaloire.fr/dossiers-thematiques/proces-erika/actualite-detaillee/n/erika-bretagne-et-pays-de-la-loire-font-appel/).

## SECTION 2. LE MONTANT DE L'INDEMNISATION DISPONIBLE

### A. UNE INDEMNISATION PLAFONNÉE

La présomption simple de responsabilité pesant sur le propriétaire du navire a, rappelons-le, pour corollaire ou contrepartie le plafonnement de sa responsabilité civile et déroge généralement au principe de la *restitutio in integrum* qui autorise les victimes à une réparation intégrale de leur dommage.

Plusieurs mises en garde de la part de la doctrine ainsi que de la Commission européenne ont été lancées à l'encontre du plafonnement<sup>147</sup>.

Premièrement, le risque est de voir s'atténuer les incitants relatifs à la prévention et ce, au détriment de la sécurité du transport maritime<sup>148</sup>. Pourquoi un propriétaire de navire irait-il injecter une partie de ses bénéfices dans des mesures visant à renforcer la sécurité du transport et de la navigation pour éviter autant que faire se peut un accident alors que le montant de sa responsabilité dans un tel naufrage serait limité au montant de son assurance, hormis le cas d'une faute avérée.

Le plafonnement irait ainsi de pair avec une certaine déresponsabilisation dans le chef du propriétaire, premier concerné, mais également dans celui de l'industrie pétrolière. Il nous semble qu'en limitant le montant de l'indemnité à verser aux victimes, il est à craindre une minimisation de l'importance des dégâts causés à l'environnement qui semble n'être finalement qu'une préoccupation futuriste du siècle nouveau.

Deuxièmement, cette limitation serait contraire au principe du pollueur-payeur : les pollueurs devraient être sanctionnés en étant condamnés à fournir une indemnisation adéquate. Celui qui fait courir le risque de l'activité polluante doit en assumer les conséquences<sup>149</sup>. Or il n'en n'est rien et le grand écart est souvent fait entre le coût des dommages estimés, les demandes d'indemnisation des victimes et le montant réel versé pour indemniser pour l'ensemble des dommages. Le tableau repris en annexe 2, p. 83, est équivoque.

---

<sup>147</sup> A ce propos, voy. la communication de la Commission au Parlement et au Conseil sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Prestige*, *op. cit.*

<sup>148</sup> M. FAURE et W. HUI, *op. cit.*, p. 249.

<sup>149</sup> E. COUGOULE, et A. MIRALLES, *op. cit.* p. 13.

La solution serait de modifier le texte conventionnel afin de rendre la responsabilité illimitée et ainsi afficher la nécessité de valoriser la prévention en adoptant les mesures nécessaires à la sécurité des navires telles que doter le navire d'une double coque (v. le *Sea Empress*, le *Prestige* et l'*Erika*), assurer le contrôle et la délivrance des certificats par l'Etat hôte, programmer des formations adéquates pour les membres de l'équipage (*a contrario* dans le sinistre du *Tanio*<sup>150</sup>), retirer les navires vétustes (l'*Erika* avait 26 ans), etc.

Nous pouvons également nous étonner face à la limitation du montant de l'indemnisation dont le Fonds est redevable en vertu de l'article 4 de la FC 92, étant entendu qu'en réalité les contributeurs du Fonds sont le plus souvent de grosses sociétés multinationales multimilliardaires.

## B. UNE INDEMNISATION ACTUALISÉE

Une question qui s'est posée fut celle de la méthode à employer pour convertir dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds de limitation devait être constitué, le montant maximal des indemnités à verser en vertu de la FC 71. Les montants spécifiés dans la CLC 69 et la FC 71 étaient exprimés en franc-or (le franc Poincaré)<sup>151</sup>.

En 1976, deux protocoles furent adoptés, modifiant les conventions précitées. Le franc-or fut remplacé en tant qu'unité monétaire par le droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international. Quinze francs-or équivalaient à un DTS<sup>152</sup>. L'Assemblée du Fonds adopta une résolution en novembre 1978 pour préciser la méthode de conversion à employer<sup>153</sup>.

L'indemnisation subit tant les aléas de la conversion des DTS en monnaie nationale des plaignants que ceux de la dépréciation du montant dû ou à recevoir suite à la fluctuation monétaire entre le moment où le montant est déterminé dans un fonds de limitation et celui où

---

<sup>150</sup> X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation ... », *op. cit.*, p. 19.

<sup>151</sup> Article V.9 de la CLC 69 et article 1.4 de la FC 71.

<sup>152</sup> M. REMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*, p. 267 ; Note de l'Administrateur, « Sinistres mettant en cause le FIPOL, *The Haven* », FUND/EXC 28/6/ADD.1, 2 octobre 1991, décision 000175, point 5.3, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-175/>.

<sup>153</sup> Résolution 1 de l'Assemblée du Fonds, *unités de compte*, novembre 1978, annexe 1 du document FUND/EXC.28/6/Add.1, *op. cit.* : « Dans les cas où un montant est exprimé en francs dans la Convention, ledit montant est converti dans la monnaie nationale appropriée conformément aux dispositions ci-après: (a) le montant déterminé en francs est converti en droits de tirage spéciaux tels que ces droits sont définis par le Fonds monétaire international. Un montant de 15 francs étant égal à un droit de tirage spécial (...) ».

les victimes sont réellement indemnisées ou encore entre le moment où le plafond d'intervention du Fonds est fixé unilatéralement et le moment où ce même Fonds est appelé à intervenir en cas de pollution.

Vu l'absence d'uniformité au sein des Etats parties dans l'utilisation de la méthode à employer pour la conversion en monnaie nationale des montants fixés par la CLC 71, l'Assemblée du FIPOL adopta la résolution 4 priant instamment les Etats d'harmoniser leur législation interne avec les enseignements de la résolution 1 précitée<sup>154</sup>.

Cette question se posa notamment suite au sinistre du *Tanio* au large des côtes françaises en 1980. La méthode de conversion employée fut celle prônée par l'Assemblée alors même qu'à l'époque, le protocole de 1976 à la CLC 69 n'était pas en vigueur<sup>155</sup>.

Dans l'affaire du *Haven*, un litige opposant l'Etat italien au FIPOL fut soulevé à propos de la méthode à employer pour convertir en liras italiennes le montant maximal des indemnités dont le FIPOL serait redevable en vertu de la FC 71. L'Italie voulait appliquer la conversion selon la valeur officielle de l'or<sup>156</sup> tandis que le FIPOL tenait à se servir des DTS comme il était indiqué en vertu du protocole de 1976 et de la résolution 1 de l'Assemblée.

Dans la note de l'Administrateur antérieure à la décision rendue par le juge génois<sup>157</sup>, il fut souligné que l'Italie, étant un Etat partie à la FC 1971, était liée par les résolutions de l'Assemblée, notamment la résolution 1 du FIPOL selon laquelle il convient d'employer la méthode DTS pour convertir les montants repris dans les Conventions de 1969 et 1971 et ce, alors même que le Protocole du 19 novembre 1976 n'était pas en vigueur<sup>158</sup>. Selon l'Administrateur, convertir les montants repris dans la CLC 69 et la FC 71 sur la base d'unités et de méthodes différentes pourrait amener à un résultat totalement absurde, contraire aux objectifs connexes du FIPOL qui sont, en premier lieu « de verser des indemnités aux victimes de dommages par pollution qui ne peuvent être pleinement indemnisées en vertu de la Convention sur la responsabilité civile de 1969, et deuxièmement, de prendre

---

<sup>154</sup> Résolution 4 de l'Assemblée du Fonds, *unités de compte*, octobre 1980, annexe 2 du document FUND/EXC.28/6/Add.1, *op. cit.* Voy. également le point 5.5 du même document.

<sup>155</sup> *Ibid.*, point 5.17.

<sup>156</sup> Valeur remplacée par le prix du marché de l'or (s.e. la valeur de l'or sur le marché libre) en raison de l'absence d'un cours officiel de l'or.

<sup>157</sup> Points 5.3 et s. du document FUND/EXC 28/6/ADD.1, *op. cit.*

<sup>158</sup> *Ibid.*, points 5.12 à 5.16.

financièrement en charge le propriétaire du navire au titre d'une certaine partie de la responsabilité que cette convention lui impose envers les victimes »<sup>159</sup>. Et de souligner par ailleurs que « (...) pour réaliser ces objectifs, il est nécessaire d'utiliser la même unité de compte et la même méthode de conversion de l'unité en monnaie nationale lors de la mise en application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds <sup>160</sup> (...) l'Italie en tant qu'Etat contractant au Protocole est tenue de s'abstenir d'actes qui priveraient le Protocole de son objet et de son but, lesquels sont de prescrire l'emploi de la méthode du DTS pour déterminer les limites des engagements du FIPOL (article 18.1 de la Convention de Vienne sur le droit des traités<sup>161</sup>) »<sup>162</sup>. En effet, à partir du moment où l'Italie a signé le traité, mettant ainsi fin aux négociations, et quand bien même le traité ne serait pas encore en vigueur faute du nombre de ratification mentionné dans les clauses finales, elle a consenti à se soumettre à l'obligation de bonne foi de ne pas priver le traité de son objet et de son but tant qu'elle n'aura pas manifesté la volonté de ne pas ratifier le traité<sup>163</sup>.

La justice génoise décida que le montant maximal payable par le Fonds de 1971 devait être calculé en fonction de la valeur de l'or sur le marché libre, soit Lit 771 397 947 000 (£313 millions) en lieu et place de Lit 102 643 800 000 (£42 millions) que l'on obtiendrait en suivant ce que préconisait le FIPOL<sup>164</sup>. Le Fonds de 1971 s'opposa à la décision rendue le 14 mars 1992 par le Tribunal de première instance de Gênes puisque cela signifiait pour lui une intervention financière plus importante<sup>165</sup>. Il fit appel de ce jugement devant la Cour d'appel de Gênes qui confirma la décision rendue en première instance.

### SECTION 3. DÉFAILLANCES LIÉES AUX EXIGENCES PROCÉDURALES

#### A. LE DÉLAI DE PRESCRIPTION

Le délai de prescription pour introduire une action en justice est de 3 ans à partir de la survenance du dommage. Il en est de même du délai laissé aux parties à la procédure pour

---

<sup>159</sup> *Ibid.*, point 5.12.

<sup>160</sup> *Ibid.*

<sup>161</sup> Convention des Nations-Unies sur le droit des traités, adoptée à Vienne le 23 mai, en vigueur le 27 janvier 1980, *Recueil des Traités*, vol. 1155, <http://untreaty.un.org>.

<sup>162</sup> Point 5.16 du document FUND/EXC 28/6/ADD.1, *op. cit.*

<sup>163</sup> J. VERHOEVEN, *Droit international public*, Bruxelles, Larcier, 2000. Pour un exemple de l'obligation de se comporter de bonne foi, voy. TPICE, arrêt du 22 janvier 1997, *Opel Austria GmbH c. Conseil*, T-115/94, *Rec.*, 1997, p. II-39, §§ 91-94, <http://eur-lex.europa.eu>.

<sup>164</sup> Point 4.1.3 du document FUND/EXC 48.6, *op. cit.*

<sup>165</sup> *Ibid.*, point 4 ; M. JACOBSSON, « The international conventions ... », *op. cit.*, pp. 43-44 ; M. REMOND-GUILLOU, *op. cit.*, p. 269.

notifier l'action en réparation de dommage par pollution intentée devant un tribunal compétent d'un Etat partie. L'action en justice devra en tout cas être intentée dans les 6 ans à compter de la date à laquelle le fait générateur du dommage s'est produit, soit celle de l'évènement qui l'a occasionné (articles VIII de la CLC 92 et 6 de la FC 92)<sup>166</sup>.

A défaut de respect de ces exigences, les droits à l'indemnisation prévus par lesdites conventions s'éteignent.

Les personnes échappant à l'application desdites conventions ne sont pas soumises à l'application des délais de prescription et de forclusion édictés.

Quant à ce délai de trois ans, mentionnons ici que dans l'affaire qui a fait suite au sinistre du *Plate Princess* échoué le 27 mai 1997 au Vénézuéla, le FIPOL fut débouté en juin 2011 de sa demande de forclusion dans un arrêt de la Chambre constitutionnelle du Tribunal qui a estimé que « si la victime intente une action en justice dans les trois ans qui suivent la survenance du sinistre à l'encontre du propriétaire du navire ou de son assureur, le Fonds ne pourra pas avoir recours à la forclusion comme point de défense dans l'action intentée », l'argumentation développée par le Fonds portant sur le contenu de l'article 6.1 de la FC 71 jugé imprécis puisque ne disant « pas à l'encontre de qui ceci s'applique, s'il s'agit du propriétaire du navire, de son garant ou du Fonds, de sorte que considérer qu'il se réfère à ce dernier n'est pas correct, étant donné que si telle avait été l'intention des États Parties à l'époque de la rédaction de cet article, cela aurait été expressément établi »<sup>167</sup>.

## B. L'EXIGENCE PROBATOIRE

La victime créancière d'une indemnisation est exemptée d'apporter la preuve du comportement fautif du propriétaire du navire mais sera tenue d'établir le lien causal entre l'évènement produit (le sinistre) et le dommage qui en résulte, ce qui posera sans nul doute problème en raison notamment du caractère diffus du dommage. La demande doit également

---

<sup>166</sup> Voy. également Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 424.

<sup>167</sup> X., « Sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître en 2012 », pp. 83-84, [www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC\\_Upload/Downloads/French/incidents2012\\_f.pdf](http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/French/incidents2012_f.pdf). Pour un autre exemple, voy. le cas du *Haven* (point 4.1.10 du document FUND/EXC 48.6, *op. cit.*).

faire l'objet d'une motivation suffisante, être détaillée et assortie de preuves matérielles tangibles, telles que des factures, photographies,.... Elle est soumise par écrit<sup>168</sup>.

## CHAPITRE 2. LA RECONNAISSANCE, AU TRAVERS DES CONVENTIONS DE 1992, DU PRÉJUDICE ÉCOLOGIQUE *PER SE*

La question légitime qui se pose, après lecture du texte de la CLC 92, est de savoir ce que signifie le dommage par pollution, élément essentiel de la Convention puisqu'il détermine notamment son applicabilité, et si le dommage écologique *per se* y est inclus (section 1). Le FIPOL adopte à ce propos une politique de l'autruche que nous critiquons (section 2). Nous nous interrogerons ensuite sur l'adéquation du régime traditionnel de responsabilité avec les spécificités du dommage écologique *per se*, les méthodes d'évaluation du préjudice écologique *per se* (section 3) et les titulaires de l'action en réparation (section 4).

### SECTION 1. LA DÉFINITION DES NOTIONS

#### A. DE LA NOTION DE DOMMAGE PAR POLLUTION...

Dans sa version originelle, le dommage par pollution était défini à l'article I.6 de la CLC 69 comme étant « 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 causés par lesdites mesures ». Comme le souligne Louise de la Fayette, les termes de la disposition étaient à ce point « vagues et généraux » qu'à priori, nul dommage n'était en soi exclu de la définition<sup>169</sup>. L'URSS fut à l'évidence le premier à faire sienne cette interprétation relativement correcte de la Convention en présentant une demande de réparation des dommages à l'environnement marin *per se* suite au sinistre de l'*Antonio Gramsci*, pétrolier soviétique échoué le 27 février 1979 au sud de la côte finlandaise, dans la mer baltique. Le gouvernement soviétique avait calculé le montant de sa réparation selon une

---

<sup>168</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, pp. 284 et 285.

<sup>169</sup> L. DE LA FAYETTE, « The concept of environmental damage in international liability regimes », in M. BOWMAN et A. BOYLE, *Environmental damage in international and comparative law : problems of definition and valuation*, Oxford, Oxford University press, 2002, p. 154. Cela fut confirmé par la Cour de première instance de Gênes le 5 avril 1996 dans l'affaire du *Haven* (L. RODRIGUEZ-LUCAS, « Compensation for damage to the environnement *per se*, *Implementation of International Environmental Law*, sous la direction de S. Maljean-Dubois et de L. Rajamani, Leiden/Boston, 2011, p. 434).



formule mathématique reprise dans sa législation nationale<sup>170</sup>. Le FIPOL lui opposa cependant une fin de non-recevoir au motif que la demande ne répondait pas aux critères de recevabilité, excluant ainsi le dommage à l'environnement.

Des conflits d'interprétation entre les Etats parties et le FIPOL 71 éclatèrent<sup>171</sup>.

L'Assemblée du FIPOL adopta en conséquence la Résolution n°3 de 1980 ayant pour objet de rejeter toute demande d'indemnisation basée sur une « quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques »<sup>172</sup>. Or, le dommage écologique *per se* n'a aucune « *market value* » en soi et n'est par conséquent que difficilement évaluable en termes monétaires<sup>173</sup>, ce qui rendait la théorie difficilement applicable. La problématique avait fait mouche auprès des Etats. La révision du régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par le déversement d'hydrocarbures fut discutée et votée. Deux protocoles de 1984 amendèrent les Conventions précédentes, incluant une nouvelle définition du dommage par pollution. A l'évidence, la notion en ressortie amoindrie et restreinte<sup>174</sup>. Ces protocoles n'entrèrent jamais en vigueur faute de ratification de la part des Etats-Unis<sup>175</sup>.

Le dommage par pollution fut défini de la manière dont nous le connaissons aujourd'hui, la définition de 1984 ayant été reprise tant par les Conventions de Londres de 1992, que par le Protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire d'indemnisation<sup>176</sup>.

La notion de « dommage par pollution » reprise dans les textes de la CLC 92 se réfère à « l'atteinte à l'environnement » sans définir le terme ni donner d'indications quant à manière de l'interpréter<sup>177</sup>. Seuls la Convention de Lugano de 1993 (article 2.11), non encore en vigueur<sup>178</sup>, et les projets de principes de la Commission du droit international (CDI) de 2006<sup>179</sup>, instruments non contraignants, définissent l'environnement comme « comprenant les

---

<sup>170</sup> L. DE LA FAYETTE, *op. cit.*, p. 155 ; M. JACOBSSON, « The international conventions ... », *op. cit.*, pp. 52-53.

<sup>171</sup> F. MAES, *op. cit.*, pp. 87-88.

<sup>172</sup> Résolution 3 de l'Assemblée du Fonds, *dommages dus à la pollution*, octobre 1980, annexe 3 du document FUND/EXC.28/6/Add.1, *op. cit.* Voy. les points 4.2.2 à 4.2.4 du même document.

<sup>173</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 406 ; M. JACOBSSON, « The international conventions ... », *op. cit.*, p. 53.

<sup>174</sup> X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation ... », *op. cit.*, pp. 34, 35, 40 et 52.

<sup>175</sup> Voy. les développements repris *supra*, p. 19.

<sup>176</sup> L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.*, p. 437.

<sup>177</sup> *Ibid.* p. 455.

<sup>178</sup> La Convention du 21 juin 1993 sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement, dite « de Lugano », adoptée par le Conseil de l'Europe, <http://conventions.coe.int>. Ci-après « Convention de Lugano ».

<sup>179</sup> CDI, « Projets de principes sur la répartition des pertes en cas de dommage transfrontière résultant d'activités dangereuses », rapport de la 58<sup>e</sup> session, *Annuaire de la Commission du droit international*, 2006, vol. II(2),

ressources naturelles abiotiques et biotiques, telles que l'air, l'eau, le sol, la faune et la flore, et l'interaction entre les mêmes facteurs, les biens qui composent l'héritage culturel et les aspects caractéristiques du paysage ».

Deux Conventions s'inspirèrent toutefois de la CLC 92 et reprirent ses termes quasiment à l'identique<sup>180</sup>. Il s'agissait de la Convention du 3 mai 1996 sur la responsabilité et la réparation des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses<sup>181</sup>, et de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (hydrocarbures de soute)<sup>182</sup>.

Suite à l'ébranlement de bon nombre de juristes suscité par cette prise de position du FIPOL et aux requêtes formulées par le gouvernement italien dans les affaires du *Patmos* et du *Haven*<sup>183</sup>, un groupe de travail fut créé en 1994 afin de se pencher sur la notion de dommage par pollution et de déterminer si le Fonds était tenu, au regard des critères de recevabilité élaborés dans le Manuel des demandes d'indemnisation, d'indemniser les victimes pour le dommage écologique *per se*<sup>184</sup>. La réponse donnée dans leurs conclusions fut négative et mena au rejet de ce dommage dans la définition donnée du dommage par pollution<sup>185</sup> excepté si le plaignant peut quantifier économiquement son préjudice en termes monétaires<sup>186</sup>. Selon le groupe de travail, allouer une indemnisation sur la base d'un dommage qui ne peut être considéré comme certain aurait pour conséquence d'ouvrir la porte aux calculs arbitraires et aux plaintes spéculatives<sup>187</sup>.

En 2000, un groupe de travail nouvellement créé se réunit et discuta de la possibilité d'amender les critères de recevabilité, qualifiés de « vagues » ou de « flexibles », ce qui ne fit

---

2006 ; A. DIDIER, « Le dommage écologique pur en droit international », *ecahiers*, Graduate Institute Publications, chapitre 1<sup>er</sup>, point 14, <http://iheid.revues.org/667>.

<sup>180</sup> L. DE LA FAYETTE, *op. cit.*, pp. 159-160 ; L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.*, p. 456.

<sup>181</sup> Convention du 3 mai 1996 sur la responsabilité et la réparation des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), non encore entrée en vigueur, *op. cit.*.

<sup>182</sup> Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (hydrocarbures de soute), adoptée le 23 mars 2001, en vigueur le 21 novembre 2008, dite « *bunker convention* », [www.imo.org](http://www.imo.org).

<sup>183</sup> Voy. *infra*, point B.5, p. 48.

<sup>184</sup> L. DE LA FAYETTE, *op. cit.*, p. 157.

<sup>185</sup> A. DIDIER, *op. cit.*, chapitre 1<sup>er</sup>, note de bas de page 25.

<sup>186</sup> L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.*, p. 439.

<sup>187</sup> L. DE LA FAYETTE, *op. cit.*, p. 157.

pas l'unanimité au sein des Etats (notamment la Corée et le Japon)<sup>188</sup>. Le rapport du groupe reste cependant démunie de valeur légale obligatoire car il ne fait pas partie du texte des CLC et FC 92, ce qui laisse une certaine marge d'appréciation aux Etats lors de l'interprétation de la définition de « dommage par pollution »<sup>189</sup>.

## B. ... À LA NOTION DE DOMMAGE ÉCOLOGIQUE

Les débats suscités poussèrent la doctrine à réfléchir à une définition moins restrictive du dommage par pollution.

Mr Deetjen propose une définition du dommage écologique qui est la suivante : « l'atteinte portée aux espaces, ressources et milieux naturels, aux sites et aux paysages, à la qualité de l'air, aux espèces animales ou végétales, à la diversité ainsi qu'aux équilibres biologiques et aux fonctions écologiques »<sup>190</sup>. Comme le spécifie Mme Didier, il s'agit d'une atteinte à l'environnement dans ses éléments « inappropriés ou inappropriables »<sup>191</sup>.

Ainsi que l'illustre Mme Camproux-Duffrene, la notion se distingue d'emblée de celle de dommage (atteinte) à l'environnement qui, étant en réalité une catégorie plus large, englobe les préjudices matériels, moraux et écologiques<sup>192</sup>.

Sur un plan juridique, une position doctrinale importante distingue deux approches du dommage écologique<sup>193</sup>. Centrée sur l'Homme au travers des préjudices économiques, matériels, physiques ou moraux qu'il subit (atteinte à ses intérêts personnels, son intégrité physique, sa santé, ses biens, son patrimoine, son cadre de vie), la première approche est dite anthropocentrique. La seconde approche crée un dommage autonome et est centrée sur le milieu naturel lui-même en ce qu'il contient comme éléments, « abstraction faite de tout préjudice individuel »<sup>194</sup>. Il s'agit du dommage écologique *per se* ou *stricto sensu* ou encore

---

<sup>188</sup> G. GAUCI, *Oil Pollution at sea, Civil liability and compensation for damage*, Angleterre, John Willey and Sons, 1997, pp. 31 et s. ; L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.*, p. 444.

<sup>189</sup> *Ibid.*, pp. 442-444, spéc. p. 444.

<sup>190</sup> P.-A. DEETJEN, « La traduction juridique d'un dommage écologique : le préjudice écologique », *RJE*, 2009, p. 40.

<sup>191</sup> A. DIDIER, *op. cit.* chapitre 1<sup>er</sup> ; X. THUNIS et P. MOERYNCK, *Droit de l'environnement et du développement durable*, syllabus, Namur, FUNDP, 2010-2011, partie IV, p. 12.

<sup>192</sup> M.-P. CAMPROUX-DUFFRENE, « Atelier international, Droit et environnement, Regards croisés sur la réparation des atteintes à la nature, 'La traduction du dommage écologique et propositions d'amélioration du système d'indemnisation' », CDES, décembre 2008, slide 4, [www.umr-amure.fr/conf/apr3/duffrene\\_cde.pdf](http://www.umr-amure.fr/conf/apr3/duffrene_cde.pdf).

<sup>193</sup> Nous nous inspirons de l'article publié par Mme Anouchka DIDIER, *op. cit.*, chapitre 1<sup>er</sup>, points 14 à 20.

<sup>194</sup> A. DIDIER, *op. cit.*, chapitre 1<sup>er</sup>, point 16.

appelé préjudice écologique. Il se distingue des traditionnels dommages physique et matériel<sup>195</sup>, résultants ou non de la pollution.

Mr Dumont souligne que le préjudice écologique *per se* ne concerne par définition « ni les biens, ni les personnes, mais les éléments naturels inappropriés et sans valeur marchande tangible »<sup>196</sup> et Messieurs Lerminier et Chaussade de préciser qu'il s'agit du « préjudice causé aux espèces et habitats naturels protégés, à l'eau et aux sols, indépendamment de la lésion directe d'un intérêt humain »<sup>197</sup> ou encore de l'« atteinte aux actifs environnementaux non marchands, réparables par équivalent monétaire »<sup>198</sup>. Il est qualifié de préjudice extra-patrimonial<sup>199</sup> puisque ne touchant pas le patrimoine identifiable ni une catégorie restreinte de personnes, contrairement au dommage par pollution<sup>200</sup> dont la définition fut enseignée précédemment. La disparition d'une espèce menacée, l'altération des fonctions écologiques, la destruction d'un écosystème, l'atteinte à la faculté de reproduction d'une espèce en sont autant d'exemples.

Cette distinction terminologique ne préjudicie cependant pas à la juxtaposition de ces deux types de préjudices (individuel et écologique dits subjectif et objectif) découlant d'une même source de pollution<sup>201</sup>.

Les actifs environnementaux ont cette spécificité qu'aucun prix ne peut leur être attribué, ce qui ne signifie en aucun cas qu'ils sont privés de valeur<sup>202</sup>, comme le justifie le Professeur Martin : « on ne saurait admettre que l'environnement n'a pas de prix, puisque sa protection et, plus encore, sa réparation ont un coût »<sup>203</sup>.

---

<sup>195</sup> Appelés dommages écologiques dérivés. Ceux-ci constituent « les dommages causés à l'Homme du fait de la dégradation de son environnement et conduisent aux préjudices moral et matériel » encourus par lui (N. DUMAX, « La réparation économique du préjudice écologique », *R.J.E.*, 2009, p. 52).

<sup>196</sup> T. DUMONT, « Dommage écologique », *RJE*, 2008, p. 208.

<sup>197</sup> C. LERMINIER et B. CHAUSSADE, « Vers l'indemnisation du préjudice écologique », *La Gazette*, 8 juin 2009, [www.seban-associes.avocat.fr](http://www.seban-associes.avocat.fr), p. 54.

<sup>198</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 427.

<sup>199</sup> M.-P. CAMPROUX-DUFFRENE, « Atelier international, Droit et ... », *op. cit.*, slide 15.

<sup>200</sup> C. LERMINIER et B. CHAUSSADE, *op. cit.*, p. 54.

<sup>201</sup> A. DIDIER, *op. cit.*, chapitre 1<sup>er</sup>, p. 6, point 16.

<sup>202</sup> A. DIDIER, *op. cit.*, chapitre 1<sup>er</sup>, points 3 et 4.

<sup>203</sup> G. J. MARTIN, « Réflexions sur la définition du dommage à l'environnement : le dommage écologique pur », *Droit de l'environnement*, PUAM, 1995, p. 116.

Contrairement aux biens privés, il répond aux caractéristiques des biens collectifs<sup>204</sup>, exprimés dans la théorie économique sous le vocable de « principe de non-rivalité » (aucun consommateur n'a la main mise sur lui, ce qui signifie qu'une multitude d'agents peut bénéficier simultanément de l'usage de ce bien) et « principe de non-excluabilité » (l'accès à ce bien ne peut être interdit)<sup>205</sup>.

## SECTION 2. LA POLITIQUE DRACONIENNE ADOPTÉE PAR LE FIPOL

### A. RÉSOLUTION N°3 DE L'ASSEMBLÉE DU FIPOL

Suite au sinistre de l'*Antonio Gramsci*, le FIPOL 71 eut l'occasion de préciser la politique qu'il entendait mener à court et moyen terme au travers de la Résolution n°3 adoptée par son Assemblée. Comme l'indiqua Mr Le Couviour, la « politique juridique d'exclusion » du dommage écologique *per se* menée explicitement par le Fonds venait défier les prétentions des différents plaignants<sup>206</sup> et était justifiée si l'on en croit Mr M. Jacobsson par le souci d'empêcher toute évaluation monétaire du dommage écologique *per se* qui serait nécessairement arbitraire puisque dépourvu de valeur marchande<sup>207</sup>.

Cette position draconienne fut confirmée et clamée par le Fonds à diverses reprises, notamment dans les cas des sinistres du *Patmos* et *Haven*, lors des diverses révisions du Manuel des demandes d'indemnisation et encore récemment<sup>208</sup>. Le Comité a en effet rappelé, à l'occasion du compte-rendu concernant le sinistre du navire *Seki* le 31 mars 1994, que le dommage à l'environnement n'était pas recevable en tant que tel, contrairement aux coûts des mesures de remise en état qui avaient été effectivement encourues ou qui devaient l'être<sup>209</sup>.

### B. LES INCITANTS AU CHANGEMENT

Le Fonds se place littéralement à contre-courant de la prise en considération et de la reconnaissance nationale, européenne et internationale du droit à l'environnement et de la réparation du dommage écologique, ce qui à notre sens peut engendrer des conséquences

---

<sup>204</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 407.

<sup>205</sup> Les termes placés entre guillemets sont employés par A. DIDIER, *op. cit.*, chapitre 1<sup>er</sup>, point 5.

<sup>206</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 408.

<sup>207</sup> M. JACOBSSON, « The international conventions ... », *op. cit.*, p. 53.

<sup>208</sup> <http://libertaire.free.fr/MareesNoires02.html>. En ce sens, voy. C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 154.

<sup>209</sup> Points 4.2.2 à 4.2.4 du document FUND/EXC 48.6, *op. cit.*

néfastes sur la crédibilité et la légitimité de l'institution FIPOL dans son ensemble. Ce point de vue fut partagé par d'autres auteurs, tels que Mr Le Couviour<sup>210</sup> et Mme S. Robert<sup>211</sup>.

### 1) *Le courant doctrinal*

Il est de notre avis, et nous suivons en cela le véritable « plaidoyer » tenu par Mr Le Couviour<sup>212</sup>, que le FIPOL devrait revoir sa politique pour se conformer à l'évolution de la pratique tant nationale qu'internationale et également éviter la confrontation avec les juridictions nationales sur la problématique de la réparation des dommages écologiques *per se* et de sa reconnaissance au titre de préjudices indemnisables. En effet, les victimes ne sont pas totalement désarmées face à la rigueur de la position adoptée par le FIPOL. Elles ont le droit, lorsqu'une demande est déclarée non recevable par le Fonds, d'intenter une action en justice contre le Fonds lui-même sur la base du droit national applicable au cas d'espèce. Le risque est bien évidemment de voir surgir un conflit d'interprétation sur la notion de « dommage par pollution »<sup>213</sup>, ce qui porterait atteinte à l'uniformité d'interprétation prônée entre autres par l'Assemblée du FIPOL<sup>214</sup>.

Plusieurs auteurs affirment de fait l'existence d'un droit à l'environnement et soulignent son caractère éminemment collectif<sup>215</sup>.

### 2) *Les modèles législatifs étrangers*

Bien que certains instruments internationaux reconnaissent l'existence de ce préjudice, l'appréhension du dommage écologique *per se* demeure timide et du chemin reste à parcourir avant sa reconnaissance absolue et unanime tant aux niveaux international que national.

Au niveau national, les pionniers en la matière furent les Etats-Unis qui reconnurent l'existence du préjudice écologique *per se* au titre de préjudices indemnisables. Il s'agit des

---

<sup>210</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, pp. 404 à 421.

<sup>211</sup> S. ROBERT, *op. cit.*, p. 75.

<sup>212</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, pp. 408 à 421.

<sup>213</sup> L. DE LA FAYETTE, *op. cit.*, p. 154.

<sup>214</sup> A propos des conflits d'interprétation, voy. les développements repris *infra*, pp. 67-68.

<sup>215</sup> Voy. notamment les propos des Professeurs Caballero ou Viney in C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, pp. 419 et 420 ; C. LERMINIER et B. CHAUSSADE, *op. cit.*, p. 54 ; X. THUNIS et P. MOERYNCK, *op. cit.*, partie IV, p. 11.

FWPCA de 1972<sup>216</sup>, CERCLA de 1980<sup>217</sup> et OPA de 1990, ce dernier faisant office de « modèle législatif »<sup>218</sup>.

Au niveau international, il serait impossible de mentionner l'ensemble des instruments internationaux relatifs aux propos tenus sous cette section. Nous pouvons en épingler quelques-uns à titre d'illustration. La Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer (spécialement l'article 235)<sup>219</sup>, la Convention sur la réglementation des activités relatives aux ressources minérales de l'Antarctique qui reconnaît le dommage à l'environnement en relation avec le territoire de l'Antarctique<sup>220</sup>, la Convention de Lugano adoptée par le Conseil de l'Europe le 21 juin 1993<sup>221</sup> et la Résolution 687 du Conseil de Sécurité des Nations-Unies<sup>222</sup>.

### 3) *La mise sous pression par l'Union européenne*

Au niveau européen, la directive n° 2004/35/CE du 21 avril 2004<sup>223</sup> constitue une avancée majeure en la matière. Elle insiste en effet sur le principe du pollueur-payeur (considérant n°2), tant sur la prévention que la réparation (considérant n°3), fixe des conditions de réparation des dommages (« dommage concret et quantifiable », pollueur identifiable et lien de causalité (considérant n°13)), définit le dommage environnemental (article 2) et précise que son objectif n'est pas de conférer un droit à indemnisation aux victimes (article 3.3)<sup>224</sup>.

Et la Commission européenne de juger que l'approche actuelle est insatisfaisante et insuffisante et qu'il faudrait une refonte du système international en la matière. En effet, ainsi qu'elle le

---

<sup>216</sup> *Federal Water Pollution Control Act* (FWPCA ou CWA) de 1972, amendé le 27 novembre 2002, [www.epw.senate.gov](http://www.epw.senate.gov).

<sup>217</sup> *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act* adopté par le Congrès américain le 11 décembre 1980, amendé le 17 octobre 1986, [www.epa.gov](http://www.epa.gov).

<sup>218</sup> A. DIDIER, *op. cit.*, chapitre 1<sup>er</sup>, point 23 ; C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 387.

<sup>219</sup> L'article 235 incite les Etats parties à « coopérer et développer le droit international de la responsabilité », notamment en tenant compte de l'évolution du droit de l'environnement (S. ROBERT, *op. cit.*, pp. 220-221).

<sup>220</sup> Convention sur la réglementation des activités relatives aux ressources minérales de l'Antarctique adoptée à Wellington le 2 juin 1988, 27 ILM 868, [www.state.gov](http://www.state.gov). Voy. R. TARCISIO HADMAN, *Compensation for Environmental Damages under International Law, The Role of the International Judge*, Pays-Bas, Kluwer Law international, 2011, p. 59.

<sup>221</sup> Voy. V. REBEYROL, *op. cit.*, pp. 323 à 326.

<sup>222</sup> Résolution 687 du Conseil de Sécurité des Nations-Unies, adoptée le 3 avril 1991, § 16, [www.un.org/french/Depts/unscom/SRES687.pdf](http://www.un.org/french/Depts/unscom/SRES687.pdf). Cette résolution reconnaît la responsabilité de l'Irak dans le cadre des dommages causés du fait de son invasion et de son occupation du Kuwait, jugées illicites (A. DIDIER, *op. cit.*, chapitre 1<sup>er</sup>, p. 8, point 27 ; P. GAUTIER, « Environmental Damage and the United Nations Claims Commission : New Directions For Future International Environmental Cases », *Law of the sea, Environmental Law and Settlement of Disputes, Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*, Leiden/Boston, 2007, pp. 187 et s.

<sup>223</sup> Directive n°2004/35/CE du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, du Parlement européen et du Conseil, <http://eur-lex.europa.eu>. Ci-après « directive du 21 avril 2004 ».

<sup>224</sup> Notre objectif n'est pas de faire une étude détaillée de la directive européenne. Nous n'avons souligné que les points significatifs. Pour plus d'informations, voy. notamment V. REBEYROL, *op. cit.*, pp. 328 et s.

dénonce : « sous sa forme actuelle, le régime international ne permet pas d'indemniser correctement les dommages causés à l'environnement (restauration de l'environnement) »<sup>225</sup>.

Propos que Mme Robert s'empresse de compléter en affirmant que cela ne requerrait pas tant d'effort puisqu'il suffirait au FIPOL de modifier sa politique<sup>226</sup>.

#### 4) *La position du Comité maritime international (CMI)*

Le CMI fit retrancher le Fonds dans sa position initiale bien malgré lui. Il avait en effet souligné l'importance de s'ouvrir au dommage environnemental, comme l'avait fait le législateur américain au travers de l'OPA mais également de codifier les principes du Fonds pour permettre aux demandeurs d'être mieux informés<sup>227</sup>.

#### 5) *Le courant jurisprudentiel*

Les juridictions nationales n'ont pas manqué de s'affranchir du FIPOL et de reconnaître le préjudice écologique *per se*.

Dans l'affaire du *Patmos*, le Fonds rejeta la demande du Gouvernement italien au motif qu'elle n'était pas quantifiable mais en dépit de cela, la Cour d'appel de Messine (Italie) reconnut l'existence du préjudice écologique et l'inclut dans la définition du dommage par pollution tel que repris dans la CLC 69 (la CLC 92 n'étant pas encore entrée en vigueur à l'époque)<sup>228</sup>.

Le même cheminement fut mené dans l'affaire du *Haven*. Le FIPOL 71 fit opposition à la demande du Gouvernement italien « notamment en ce qui concerne la recevabilité de la demande (...) au titre des dommages à l'environnement »<sup>229</sup>, ce qui incita le Gouvernement italien à porter l'affaire devant les juridictions nationales. L'affaire fut finalement réglée avant

---

<sup>225</sup> Communication de la Commission au Parlement et au Conseil sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Prestige*, 3 décembre 2002, COM (2002) 681 final, p. 11.

<sup>226</sup> S. ROBERT, *op. cit.*, p. 79.

<sup>227</sup> L. DE LA FAYETTE, *op. cit.*, p. 158.

<sup>228</sup> P. GAUTIER, « Environmental Damage and ... », *op. cit.*, pp. 184-185 ; M. JACOBSSON, « The international conventions ... », *op. cit.*, pp. 53-54. La Cour d'appel de Messine se basa sur l'Équité pour évaluer le dommage écologique. Voy. à ce propos les développements repris dans la section 3 subséquente, point B, p. 57.

<sup>229</sup> Note de l'Administrateur, « Renseignements sur d'autres sinistres, *The Haven* », FUND/EXC 48.4, 10 avril 1996, décision: 000015, p. 3, points 2.2.8 et 2.2.11, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-15/>.



que la Cour d'appel n'ait pu rendre sa décision, par la conclusion d'un accord transactionnel entre le FIPOL et l'Etat italien<sup>230</sup>.

### 5.1. La définition du préjudice écologique *per se* dans l'affaire de l'Amoco Cadiz

Le 16 mars 1978, le pétrolier battant pavillon libérien *Amoco Cadiz* s'échoua sur les roches de Portshall au large des côtes bretonnes suite à une avarie de barre après deux tentatives de remorquage par le *Pacific*. Le pétrolier acheminait 227 000 tonnes de pétrole brut du Golfe Persique vers Rotterdam. Inutile de préciser que les conséquences de ce naufrage se firent ressentir des semaines durant, touchèrent plusieurs espèces de poissons, algues, oiseaux et souillèrent 360 kilomètres de côtes françaises. L'affaire fut jugée aux Etats-Unis<sup>231</sup>.

Le 11 janvier 1988, la « *District Court* » refusa d'indemniser les parties préjudiciées pour le préjudice écologique subi au motif que celui-ci ne touchait que des « *res nullius* » et qu'en vertu de la législation française de l'époque, ni l'Etat français, ni les collectivités locales n'avaient le *locus standi* pour demander indemnisation d'un tel préjudice<sup>232</sup>.

Depuis lors, la France a connu une période de transition acheminée par un changement radical dans la conception du dommage écologique *per se*, tant dans sa législation que dans sa pratique jurisprudentielle. Le 16 mai 2013, Bruno Retailleau, sénateur UMP, se voyait ravi de l'adoption par le Sénat de la proposition de loi visant à inscrire la notion de « dommage causé à l'environnement » dans le Code civil français en créant un article 1386-20<sup>233</sup>. Cet heureux évènement n'est cependant pas le premier en la matière. La France avait en effet adopté la loi du 1<sup>er</sup> août 2008 transposant la directive du 21 avril 2004. L'article L.162-1 du Code de l'environnement est issu de cette loi<sup>234</sup>. L'annonce a engendré des remous et une forte

---

<sup>230</sup> Rapport annuel du FIPOL, 1999, p. 47, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org) ; L. DE LA FAYETTE, *op. cit.*, p. 156. Le chapitre 3, section 1, point B, sera consacré à la voie transactionnelle.

<sup>231</sup> <http://perspective.usherbrooke.ca> ; [www.cedre.fr/fr/accident/amoco\\_cadiz/amoco.php](http://www.cedre.fr/fr/accident/amoco_cadiz/amoco.php).

<sup>232</sup> Cour de District des Etats-Unis, District Nord de l'Illinois, *In the Matter of oil spill by the Amoco Cadiz off the coast of France on March 16, 1978*, 11 janvier 1988, [www.ilnd.uscourts.gov/home](http://www.ilnd.uscourts.gov/home) ; J.-P. BEURIER, *op. cit.*, p. 1165 ; P. GAUTIER, « Environmental Damage and ... », *op. cit.*, pp. 180-181 ; E. GUNDLACH, « Amoco Cadiz litigation: summary of the 1988 court decision », 1989, p. 506, <http://ioscproceedings.org/doi/pdf/10.7901/2169-3358-1989-1-503> ; M. REMOND-GUILLOUD, *op. cit.*, p. 271.

<sup>233</sup> Le texte de la proposition est disponible sur le site suivant : [www.senat.fr/leg/tas12-146.html](http://www.senat.fr/leg/tas12-146.html). La proposition institue un régime de responsabilité objective à l'égard de « toute personne qui a causé un dommage à l'environnement » et donne la priorité à la réparation en nature.

<sup>234</sup> A. GOSSEMENT, « Préjudice écologique : le débat commence », 17 mai 2013, [www.actu-environnement.com/ae/news/prejudice-ecologique-arnaud-gossement-18527.php4](http://www.actu-environnement.com/ae/news/prejudice-ecologique-arnaud-gossement-18527.php4) ; F. JOHANNÈS, « La notion de 'préjudice écologique' s'apprête à entrer dans le code civil », 16 mai 2013, [www.lemonde.fr](http://www.lemonde.fr).

opposition de certains juristes spécialisés en droit de l'environnement<sup>235</sup>. Une future loi mitigée avant l'heure, donc.

### 5.2. La définition du dommage écologique *per se* dans la pratique jurisprudentielle de l'*Erika*

Le naufrage de l'*Erika* et le déversement subséquent de plusieurs milliers de tonnes de fuel oil dans le golfe de Gascogne ont entraîné en raison de la tempête, de la marée et de la nature extrêmement visqueuse de l'émulsion, la perte considérable de richesses, espaces et milieux naturels. La justice française a été amenée à se prononcer sur les responsabilités existantes dans ce litige. Plusieurs actions ont été intentées, tant au civil qu'au pénal<sup>236</sup>. Une des questions abordées fut celle de la réparation du dommage écologique.

En accordant près de 13 millions d'euros aux victimes du préjudice, les juges ont fait preuve d'innovation en détachant le préjudice écologique *per se* de tout autre atteinte aux propriétés ou êtres humains, ou encore intérêts financiers (par exemple : dommages économiques dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme)<sup>237</sup>.

Cette distinction fut sacralisée en première instance par le Tribunal de Grande instance de Paris<sup>238</sup>. Le Tribunal autorisa la réparation des préjudices matériels et moraux, directs ou indirects, mais aussi de celui résultant de l'atteinte portée à l'environnement qui lèse, de manière directe ou indirecte, ces mêmes intérêts collectifs que les associations ont statutairement l'obligation de sauvegarder<sup>239</sup>.

Dans un arrêt du 30 mars 2010, la Cour d'appel de Paris définit le dommage écologique *per se* comme étant : « un préjudice objectif, autonome qui s'entend de toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel à savoir, notamment, à l'air, l'atmosphère, l'eau, les

---

<sup>235</sup> C. LEPAGE et C. HUGLO, « L'Etat ne doit pas confisquer le préjudice écologique ! », 22 mai 2013, [www.terraeco.net/L-Etat-ne-doit-pas-confisquer-le,49847.html](http://www.terraeco.net/L-Etat-ne-doit-pas-confisquer-le,49847.html).

<sup>236</sup> Sur l'enchevêtrement des actions intentées dans cette affaire, voy. les développements repris au chapitre 3, section 2, pp. 70 à 76.

<sup>237</sup> L. NEYRET, « Préjudice écologique dans l'affaire de l' "Erika" : un bond de géant pour l'environnement », [www.lemonde.fr/idees/article/2010/04/08/prejudice-ecologique-dans-l-affaire-de-l-erika-un-bond-de-geant-pour-l-environnement-par-laurent-neyret\\_1330827\\_3232.html](http://www.lemonde.fr/idees/article/2010/04/08/prejudice-ecologique-dans-l-affaire-de-l-erika-un-bond-de-geant-pour-l-environnement-par-laurent-neyret_1330827_3232.html).

<sup>238</sup> Tribunal de grande instance de Paris (11<sup>ème</sup> chambre correctionnelle), *affaire Erika*, 16 janvier 2008, n° 9934895010, pp. 236 et 250, [www.lex.uniba.it/ta/danno%20ambientale%20.pdf?bcsi\\_scan\\_69c2eb44cde55a30=0&bcsi\\_scan\\_filename=danno%20ambientale%20.pdf](http://www.lex.uniba.it/ta/danno%20ambientale%20.pdf?bcsi_scan_69c2eb44cde55a30=0&bcsi_scan_filename=danno%20ambientale%20.pdf).

<sup>239</sup> Tribunal de grande instance de Paris, *affaire Erika*, 16 janvier 2008, *op. cit.*, p. 250 ; X., « Erika, le préjudice écologique reconnu », 30 mars 2010, [www.paysdelaloire.fr/dossiers-thematiques/proces-erika/actualite-detaillee/n/erika-le-prejudice-ecologique-reconnu/](http://www.paysdelaloire.fr/dossiers-thematiques/proces-erika/actualite-detaillee/n/erika-le-prejudice-ecologique-reconnu/).

sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interaction entre ces éléments, qui est sans répercussions sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime »<sup>240</sup>. La Cour précisa que l'altération à l'environnement n'était pas exclue du champ d'application de la CLC 92, confirmant l'indemnisation octroyée par le juge de première instance sur la base du droit national pour les préjudices matériels (opérations de nettoyage, remise en état, dommages aux biens), moraux (pertes de jouissance, l'atteinte à la réputation et à l'image de marque, ceux découlant des dommages causés au patrimoine naturel) les pertes économiques mais également les dommages causés directement à l'environnement<sup>241</sup>.

La Cour de cassation confirma l'arrêt rendu par la Cour d'appel dans un arrêt du 25 septembre 2012.

Dans ses conclusions, la *Selarl Lysias* faisait valoir que les dommages qui n'entraient pas dans la définition du « dommage par pollution » tel que défini par l'article I.6 de la CLC 92 n'étaient pas concernés par ladite convention et pouvaient par conséquent être indemnisés sur le fondement du droit commun<sup>242</sup> : « l'environnement étant *exclu* du champ d'application du système international, il peut paraître envisageable de poursuivre des personnes *exonérées* par la Convention *sur la base du droit commun* pour obtenir réparation (nous soulignons) »<sup>243</sup>. La Cour de cassation confirma que le dommage à l'environnement entraînait dans le champ d'application de la CLC, quoique le montant de son indemnisation soit limité aux mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront. Par conséquent, si une personne est exonérée en vertu de l'article III.4 de la CLC, aucune demande en réparation de dommages par pollution ne pourra être portée contre elle étant donné que la canalisation de responsabilité porte sur tous les types de préjudices entrant dans le champ d'application de la CLC<sup>244</sup>, en ce compris le préjudice écologique *per se*.

Qui sait, poussé de toutes parts par l'Union européenne, les juridictions nationales et le courant doctrinal favorables à la reconnaissance et l'indemnisation du préjudice écologique *per se*, peut-être verra-t-on, dans quelques années, une réforme de la politique du FIPOL en matière de recevabilité et de règlement des demandes d'indemnisation.

---

<sup>240</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 427.

<sup>241</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, pp. 427 à 474 ; Points 4.1.8., 4.1.9., 4.2.4 et 4.2.5 du document IOPC/JUN10/3/1, *op. cit.*

<sup>242</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 424.

<sup>243</sup> Cour de cassation française, *affaire Erika*, 25 septembre 2012, *op. cit.*, p. 286.

<sup>244</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 424.

### SECTION 3. LA RÉPARATION ET L'ÉVALUATION DU PRÉJUDICE ÉCOLOGIQUE PER SE

La question au cœur des débats actuels est relative à l'adéquation entre la responsabilité civile de droit commun et l'indemnisation du préjudice écologique *per se*.

Lorsque l'environnement est atteint, il peut paraître malaisé de satisfaire aux exigences traditionnelles de la responsabilité civile ou pénale nationale. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les régimes internationaux d'indemnisation et de responsabilité dérogent sur certains points aux traditionnelles exigences de responsabilité (ex : responsabilité objective).

Le juge reste souverain dans l'appréciation de la réparation à laquelle il condamnera le pollueur<sup>245</sup>. Pour ce faire, il doit avant tout évaluer financièrement le dommage causé à l'environnement. Il est indéniable que l'évaluation de l'atteinte aux actifs environnementaux est particulièrement difficile en raison de leur nature et spécificité. Mais comme le précise Mr Thunis, « si le préjudice à l'environnement lui-même est difficilement évaluable parce que la nature est « hors prix », est-ce une raison pour en refuser la réparation et consacrer ainsi implicitement un droit à polluer ? »<sup>246</sup>.

Certes l'environnement n'a aucune « *market value* »<sup>247</sup>, ce qui rend donc les choses compliquées en termes de réparation de l'atteinte causée, de même que l'absence d'un inventaire préalable des actifs environnementaux au naufrage. Aucun élément de comparaison ne peut être pris en considération. Mais, pour contrebalancer cette vision pessimiste, il convient de remarquer qu'il en est également ainsi pour les préjudices moraux<sup>248</sup>. Or ceux-ci font dans la plupart des cas l'objet d'une indemnisation, quoiqu'extra-patrimoniaux.

#### A. LE DOMMAGE ÉCOLOGIQUE *PER SE* : ENTRE RESPONSABILITÉ ET RÉPARATION

La responsabilité civile oscille entre un double objectif : d'une part la sanction de l'auteur du fait illicite et d'autre part, l'indemnisation des victimes qui s'apparente à la réparation, de préférence rapide, du préjudice subi<sup>249</sup>.

---

<sup>245</sup> Exemple en est donné dans l'affaire du *Haven* dans laquelle le juge décide que le dommage écologique *per se* ne peut être quantifié selon un mode d'évaluation commerciale économique. Elle évalue donc le dommage en proportion au coût des opérations de nettoyage (voy. *infra*, p. 58).

<sup>246</sup> X. THUNIS et P. MOERYNCK, *op. cit.*, partie IV, p. 12, §17.

<sup>247</sup> L. RODRIGUEZ-LUCAS *op. cit.*, p. 426.

<sup>248</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 432.

<sup>249</sup> X. THUNIS et P. MOERYNCK, *op. cit.*, partie IV, p. 3.

### 1) *Le régime traditionnel de responsabilité civile fondé sur la faute aquilienne*

Le régime traditionnel de la responsabilité civile fondée sur la faute repose sur la réunion de trois éléments constitutifs : la faute, le dommage et le lien causal<sup>250</sup>. La réparation des dommages causés aux biens, aux êtres humains dans leur intégrité physique ou morale, ne pose guère de problème majeur, ne serait-ce parce que les conditions de la réparation sont réunies. Mais il est difficile de satisfaire aux exigences traditionnelles du droit commun de la responsabilité lorsque lorsqu'il s'agit de réparer le dommage écologique *per se*<sup>251</sup>.

#### 1.1. *La faute*

De nombreuses législations nationales, fondées sur le droit romain, tel le Code civil belge en son article 1382, accordent une grande liberté d'appréciation aux juges nationaux quant à la portée significative des termes utilisés. Il n'est donc pas exclu que les juridictions nationales admettent l'acte fautif du pollueur (faute ou négligence du propriétaire du navire ou d'un membre de l'équipage par ex.) comme étant le fait générateur de la responsabilité civile<sup>252</sup> mais encore faut-il pouvoir identifier l'auteur du dommage écologique *per se*, ce qui n'est pas chose aisée vu le nombre d'acteurs potentiels impliqués<sup>253</sup>.

#### 1.2. *Le dommage*

Pour être réparé, un dommage requiert un caractère certain, direct et personnel.

Tout préjudice tant matériel, économique, physique, moral ou écologique *per se* doit, pour être indemnisé, de remplir à ces trois conditions<sup>254</sup>. En ce qui concerne le préjudice écologique pris dans son approche anthropocentrique, il ne paraît pas y avoir de problèmes nouveaux concernant la réunion de ces exigences. Par contre le problème est tout autre lorsqu'il d'agit du préjudice écologique *per se*<sup>255</sup>.

Le caractère direct du dommage s'analyse au regard de l'exigence du lien de causalité, apprécié différemment dans les législations nationales et internationales. Le caractère personnel du dommage exige que le demandeur ait subi le préjudice dans son patrimoine

---

<sup>250</sup> Dans le cadre de cette étude, il est manifestement impossible d'examiner l'ensemble des systèmes nationaux de responsabilité civile. Nos développements se focaliseront sur les régimes romano-germaniques.

<sup>251</sup> T. DUMONT, *op. cit.*, p. 207.

<sup>252</sup> X. THUNIS et P. MOERYNCK, *op. cit.*, partie IV, pp. 5 et 6.

<sup>253</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, pp. 126 à 128.

<sup>254</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 427.

<sup>255</sup> X. THUNIS et P. MOERYNCK, *op. cit.*, partie IV, p. 12.

propre. Lorsqu'il s'agit du dommage écologique *per se*, ce critère pose problème puisque ce dommage, par définition, ne se réfère pas à l'Homme et atteint donc des biens non-appropriés ou non-appropriables, qui plus est collectifs. Le législateur a donc mis sur pied une stratégie permettant de conférer à certaines associations ou organismes publics une compétence en la matière et ainsi revendiquer réparation du préjudice subi du fait du dommage causé aux actifs environnementaux en eux-mêmes (ex : loi belge du 12 janvier 1993, article 2, en l'occurrence, il s'agit du droit de demander la cessation de l'acte illicite<sup>256</sup>). Le dommage doit également être certain, ce qui exclut les dommages hypothétiques ou éventuels<sup>257</sup>.

Ces trois critères rencontrent des difficultés parmi lesquelles nous pouvons mentionner la faculté de régénération de la nature à plus ou moins long terme (qui remet en cause le caractère certain du dommage – irréversible) ou le caractère diffus du dommage écologique *per se*<sup>258</sup>.

### 1.3. *Le lien de causalité*

Le caractère diffus du dommage tant sur le plan temporel que spatial ainsi que la survenance de plusieurs faits générateurs du dommage rend la tâche probatoire de la victime des plus délicates.

### 2) *Les régimes de responsabilité objective*

Sensibles aux difficultés probatoires liées à la spécificité du milieu naturel, plusieurs Etats, tant dans leur législation nationale que dans leur jurisprudence interne ont proposé des alternatives, plus soucieuses de l'indemnisation accordée aux victimes.

A ce titre, nous pouvons mentionner de manière non-exhaustive, la responsabilité objective prévue dans le régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par le déversement d'hydrocarbures persistants, dans les conventions internationales relatives au domaine nucléaire, dans la Convention de Lugano du 21 juin 1993 ou encore dans la directive européenne 2004 qui prévoit un système de responsabilité dit mixte<sup>259</sup>. Et le Professeur Thunis de souligner que la directive se situerait aux confins de la responsabilité civile,

---

<sup>256</sup> Loi du 12 janvier 1993 concernant un droit d'action en matière de protection de l'environnement, *M.B.*, 19.02.1993, <http://environnement.wallonie.be>.

<sup>257</sup> T. DUMONT, *op. cit.*, p. 216.

<sup>258</sup> A. DIDIER, *op. cit.*, chapitre 1<sup>er</sup>, p. 13 ; S. MALJEAN-DUBOIS, *Quel droit pour l'environnement ?*, Paris, Hachette, 2008., pp. 108-109.

<sup>259</sup> A. DIDIER, *op. cit.*, chapitre 1<sup>er</sup>, p. 11.

annonçant une responsabilité environnementale, renflouée par les principes du droit de l'environnement tel celui du pollueur-payeur<sup>260</sup>. Au niveau national, la responsabilité du fait des choses ou encore la théorie des troubles de voisinage ont la cote.

### 3) *Les modalités de la réparation*

Le juge peut ordonner une réparation pécuniaire, par équivalent ou en nature<sup>261</sup>, qu'il convient à notre avis de distinguer. Une réparation en nature *sensu stricto* se caractérisant par une égalité sur les plans qualitatif et quantitatif (ex : nettoyage du littoral et de l'espace naturel mazoutés) sera dans maints cas plus appropriée en raison des caractères spécifiques et sensibles de l'environnement. Lorsqu'une telle réparation n'est pas envisageable car ne satisfaisant pas à l'exigence d'une réparation intégrale, le juge ordonnera soit une réparation par équivalent soit octroiera des dommages et intérêts. Encore faut-il pour ce faire qu'il puisse évaluer le préjudice subi en termes monétaires.

La directive du 21 avril 2004 exprime ce point de vue et fournit une échelle de réparations de dommages environnementaux liés aux eaux (réparations primaire, complémentaire et compensatoire)<sup>262</sup>.

Certaines mesures semblent appropriées afin d'assurer la remise en état de l'environnement, soit en se référant au *statu quo ante*, soit à l'état dans lequel le milieu environnemental se serait trouvé si le dommage n'avait pas eu lieu.

Dans l'affaire de l'*Erika*, la Cour d'appel a mentionné que le principe de la réparation intégrale du préjudice s'appliquait<sup>263</sup>, quand bien même aurait-elle à traiter avec un préjudice écologique *per se*.

---

<sup>260</sup> X. THUNIS et P. MOERYNCK, *op. cit.*, partie IV, p. 29.

<sup>261</sup> La Cour permanente de Justice Internationale énonce que « la réparation doit, autant que possible, effacer toutes les conséquences de l'acte illicite et rétablir l'état qui aurait vraisemblablement existé si ledit acte n'avait pas été commis. Restitution en nature, ou, si elle n'est pas possible, paiement d'une somme correspondant à la valeur qu'aurait la restitution en nature ; allocation, s'il y a lieu, de dommages-intérêts pour les pertes subies et qui ne seraient pas couvertes par la restitution en nature ou le paiement qui en prend la place ; tels sont les principes desquels doit s'inspirer la détermination du montant de l'indemnité due à cause d'un fait contraire au droit international » (CPJI, *Affaire relative à l'usine de Chorzów (Allemagne c. Pologne)*, 13 septembre 1928, *Recueil des arrêts*, Série I, n°17, p. 47, [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org)).

<sup>262</sup> Annexe 2 de la directive du 21 avril 2004, intitulée « réparation des dommages environnementaux » ; P. GAUTIER, « Environmental Damage and ... », *op. cit.*, 2007, p. 182.

<sup>263</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 431. Il s'agit de réparer le dommage en entier, tout le dommage mais rien que le dommage, « sans perte ni profit pour l'une ou l'autre partie » (S. MALJEAN-

#### 4) *Les autres sanctions*

Le juge est également en mesure d'ordonner une sanction pénale ou administrative revêtant toutes deux une fonction répressive<sup>264</sup>. Comme le dénonce Mme V. Jaworski, le droit pénal constitue sans nul doute une réponse au dommage écologique en ce que le législateur consacre cette notion dans son arsenal, lui conférant ainsi une « traduction juridique », étape nécessaire à l'incrimination des auteurs en vertu du principe de légalité, incrimine les comportements illicites causant une pollution marine et laisse l'appréciation des sanctions pénales au législateur national<sup>265</sup>. En cas de rejets volontaires, la Convention MARPOL s'applique<sup>266</sup> tandis qu'en cas de rejets involontaires, la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 prime<sup>267</sup>. La tendance s'est également marquée au niveau européen avec la directive 2005/35/CE<sup>268</sup>.

#### B. LES DIFFÉRENTES MÉTHODES D'ÉVALUATION DU DOMMAGE ÉCOLOGIQUE *PER SE*

Plusieurs méthodes d'évaluation du préjudice écologique ont été et sont avancées tant par la doctrine que les juridictions étatiques afin de rendre le préjudice écologique *per se* quantifiable et ce, conformément à la Résolution 3 de l'Assemblée du FIPOL<sup>269</sup>.

Il est donc nécessaire de recourir à des méthodes d'évaluation du dommage écologique afin de lui donner un « prix ».

Dans l'affaire *Zoé Colocotroni*<sup>270</sup>, navire échoué le 15 mars 1973 au large des côtes portoricaines, les demandeurs proposèrent la méthode dite de la diminution en valeur, traditionnellement employée dans les pays de la *Common Law*<sup>271</sup>. La Cour d'appel de l'Etat

---

DUBOIS, *op. cit.*, p. 111 ; Cour de cassation française, *affaire Erika*, 25 septembre 2012, *op. cit.*, p. 254), sans toutefois que le même préjudice soit indemnisé deux fois (*Ibid.*, pp. 239 et 247).

<sup>264</sup> S. MALJEAN-DUBOIS, *op. cit.*, pp. 95 à 102.

<sup>265</sup> V. JAWORSKI, « La réponse pénale au dommage écologique cause par les marées noires », *RJE*, 2009, pp. 17 à 25. En ce sens, E. MONTEIRO, « Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de pollution maritime », *Vertigo la revue électronique en sciences de l'environnement*, octobre 2010, <http://vertigo.revues.org/10184>.

<sup>266</sup> Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dite MARPOL, *op. cit.*

<sup>267</sup> Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures, *op. cit.*

<sup>268</sup> Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions de pollution, *op. cit.*

<sup>269</sup> Points 4.2.2 à 4.2.4 du document FUND/EXC 48.6, *op. cit.* ; Résolution 3 de l'Assemblée du Fonds in annexe 3 du document FUND/EXC.28/6/Add.1, *op. cit.*

<sup>270</sup> Commonwealth of Puerto Rico v. SS *Zoé Colocotroni*, 1st. Cir., 12 août 1980, 1981, *AMC*, p. 2185.

<sup>271</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, pp. 385-386.



de Porto Rico la rejeta au même titre que l'indemnisation sur la base de la valeur de remplacement des espèces non appropriées<sup>272</sup>.

La formule théorique mathématique « Methodika », fut élaborée pour quantifier les dommages causés à l'environnement suite au sinistre de l'*Antonio Gramsci*<sup>273</sup> mais fut rejetée par le Fonds d'indemnisation de 1971<sup>274</sup>. Cette position fut confirmée par le groupe de travail mis sur pied en 1980 avec pour mission d'examiner la recevabilité de l'atteinte causée à l'environnement<sup>275</sup>. La formule consiste à « déterminer l'étendue des dommages en fonction du volume des hydrocarbures déversés, de la sensibilité de la zone dans laquelle le déversement s'est effectué et du rythme de nettoyage des hydrocarbures »<sup>276</sup>.

Dans l'affaire du *Patmos*, le Directeur du Fonds de 1971 rejeta la plainte initiée par le Gouvernement italien en raison du fait que « the claimant has not suffered a quantifiable economic loss and the claim has been assessed on the basis of an abstract quantification »<sup>277</sup>. De plus, le tribunal italien de première instance de Messine rejeta, dans une décision rendue le 30 juillet 1986, la plainte du Gouvernement italien en ce que celui-ci n'avait aucune emprise sur la faune et la flore caractérisées comme étant des *res nullius*, ni sur les eaux territoriales qui appartiennent à tous et ne sont donc pas exclusivement la propriété de l'Etat<sup>278</sup>. Le Gouvernement fit appel de cette décision. La Cour d'appel de Messine donna raison au Gouvernement italien le 30 mars 1989 en ce que, premièrement, le droit à l'environnement appartient à l'Etat en tant qu'il représente les collectivités et, deuxièmement, malgré que le dommage à l'environnement soit difficile à évaluer en raison de la difficulté de lui donner un prix, il n'en ait pas moins que la plainte doit être considérée comme recevable et que le juge peut, sur la base de l'Equité, déterminer le montant de ce préjudice après avoir consulté des experts en la matière<sup>279</sup>. La Cour rendit son arrêt le 24 décembre 1993 et conclut

---

<sup>272</sup> J.-P. BEURIER, *op. cit.*, p. 1165.

<sup>273</sup> L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.*, p. 428.

<sup>274</sup> R. TARCISIO HADMAN, *op. cit.*, p. 62.

<sup>275</sup> *Ibid.*

<sup>276</sup> Note de l'*International Group of P&I Clubs*, « Sinistre mettant en cause le Club P&I North of England, Neferudovoz-57M », 92FUND/EXC.28/7 du 25 février 2005, décision 001676, point 3.1, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-1676/>.

<sup>277</sup> L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.*, p. 430.

<sup>278</sup> *Ibid.* En ce sens, voy. P. GAUTIER, « Quelques réflexions sur ... », *op. cit.*, pp. 462 et 467.

<sup>279</sup> L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.*, p. 431. En ce sens, voy. P. GAUTIER, « Quelques réflexions sur ... », *op. cit.*, p. 471.

qu'au regard de l'incapacité des experts à évaluer ce dommage, l'Équité constituera la base de l'évaluation<sup>280</sup>. 827 millions de dollars furent ainsi octroyés au gouvernement italien.

Dans l'affaire du *Haven*, le juge du tribunal de première instance de Gênes « a estimé que les dommages à l'environnement ne pouvaient pas être quantifiés sur la base d'une évaluation commerciale ou économique. Il les a calculés à raison d'une proportion (d'un tiers environ) du coût des opérations de nettoyage. Le montant obtenu grâce à cette formule correspondrait, à son avis, aux dommages auxquels ces opérations n'avaient pas remédiés »<sup>281</sup>.

Dans l'affaire de l'*Exxon Valdez*, les États-Unis ont employé la méthode dite de la *contingent valuation*<sup>282</sup> basée sur la somme que chaque individu serait « personnellement prêt à payer (« consentement à payer ») pour bénéficier d'un avantage ou pour tolérer un dommage »<sup>283</sup>. La somme ainsi obtenue est multipliée par le nombre d'individus touchés par le dommage à l'environnement<sup>284</sup>.

Le Royaume-Uni a quant à lui adopté la méthode de « Radcliff » afin d'établir une hiérarchie dans la gravité des atteintes à l'environnement<sup>285</sup>.

Dans l'affaire de l'*Erika*, la Cour d'appel de Paris a évalué le préjudice forfaitairement afin d'octroyer 300 000 euros à la Ligue de protection des oiseaux<sup>286</sup>. La Cour a ajouté que « pour la détermination du "dommage écologique", la connaissance de l'état naturel avant le dommage est essentielle, alors qu'il n'existe aucun état des lieux avant la survenance du naufrage (...) »<sup>287</sup>.

---

<sup>280</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 410.

<sup>281</sup> Point 2.2.8. du document FUND/EXC 48.4, *op. cit.* Voy. également L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.*, p. 434.

<sup>282</sup> A. DIDIER, *op. cit.*, chapitre 2, point 24. Dans l'affaire de l'*Erika*, la LPO proposa trois méthodes d'évaluation du préjudice écologique (perte d'oiseaux mazoutés) dont celle de la *contingent valuation* (voy. Cour de cassation française, *affaire Erika*, 25 septembre 2012, *op. cit.*, pp. 231-232).

<sup>283</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 396.

<sup>284</sup> *Ibid.*

<sup>285</sup> A.-S., DUPONT, *Le dommage écologique, le rôle de la responsabilité civile en cas d'atteinte au milieu*, Schulthess, 2005, pp. 171 et s.).

<sup>286</sup> S. MALJEAN-DUBOIS, *op. cit.*, p. 110.

<sup>287</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 271.

« La Convention de Lugano ou la directive européenne du 21 avril 2004 prennent pour base le coût des mesures de sauvegarde ou de remise en état des composantes naturelles menacées ou endommagées »<sup>288</sup>.

Quoiqu'il en soit, lorsque le dommage est irréversible (ex : la disparition d'une espèce menacée), il devient malaisé d'évaluer le montant de la réparation à octroyer et les mesures de restauration nécessaires à son rétablissement.

#### SECTION 4. TITULAIRES DE L'ACTION EN RÉPARATION

Le dommage écologique a un caractère éminemment collectif compte tenu de l'interdépendance entre l'Homme et le milieu naturel. Ainsi, de toute atteinte à la nature découle une agression à l'encontre de la collectivité humaine qui vit en interaction avec le milieu naturel endommagé<sup>289</sup>.

Bien que première touchée par la marée noire, la nature n'est pas encore reconnue comme sujet de droit<sup>290</sup>. Selon Mr Kiss, « il faudrait admettre que l'environnement en lui-même puisse être sujet d'une action en réparation, tout en admettant que, nécessairement, il sera toujours représenté par des hommes »<sup>291</sup>. C'est donc au travers de différents organismes de droit privé ou public que la réparation à une atteinte à l'environnement pourra être demandée.

##### A. LES RÉGIMES NATIONAUX

Toute personne se prévalant d'un droit à l'action doit, pour introduire une demande en justice, démontrer son intérêt à agir. L'intérêt doit être personnel, né et actuel<sup>292</sup>.

Le préjudice écologique chavirant plus du côté de l'intérêt collectif qu'individuel, il sera difficile à toute personne privée de démontrer son intérêt à agir. Par contre, qui mieux placé que les personnes morales ? A condition de démontrer leur qualité et intérêt.

Le législateur peut habiliter certaines personnes - le plus souvent il s'agira donc de personnes de droit moral - à demander réparation du préjudice écologique. Ainsi le législateur français

---

<sup>288</sup> X. THUNIS et P. MOERYNCK, *op. cit.*, partie IV, p. 12.

<sup>289</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 428.

<sup>290</sup> X. THUNIS et P. MOERYNCK, *op. cit.*, partie III, p. 64 ; F. G. TRÉBULLE, « Les techniques contentieuses au service de l'environnement, le contentieux civil », [www.courdecassation.be](http://www.courdecassation.be).

<sup>291</sup> S. ROBERT, *op. cit.*, pp. 76-77.

<sup>292</sup> S. MALJEAN-DUBOIS, *op. cit.*, p. 107.

de conférer une habilitation légale aux Départements (art. L142-1 du Code de l'urbanisme)<sup>293</sup>, APNE agréées (art. L142-2 du Code français de l'environnement) et aux personnes publiques énumérées à l'article L132-1 du même Code.

## B. LE COURANT JURISPRUDENTIEL

La jurisprudence octroie également cette faculté aux personnes morales, de droit public ou privé, ayant une compétence juridique principale ou spéciale en la matière ou à celles ayant pour mission principale (objet social) de protéger l'environnement (ex : les associations de protection de l'environnement)<sup>294</sup>.

Dans l'affaire du *Haven*, la Cour de première instance de Gênes a déclaré que seul l'Etat italien avait le *locus standi* pour demander réparation du préjudice environnemental, à l'exclusion des collectivités locales<sup>295</sup>.

Dans l'affaire de l'*Erika*, le Tribunal de grande instance de Paris a reconnu les associations et les collectivités territoriales ayant compétence spéciale en la matière en vertu de la loi nationale comme étant des sujets de droit potentiels fondés à réclamer une indemnisation<sup>296</sup>. En première instance, seul le département du Morbihan avait reçu compensation du préjudice subi<sup>297</sup>, les communes ayant été déboutées de leur demande d'indemnisation du préjudice écologique subi par manque de compétence spéciale en la matière<sup>298</sup>. Le malus résidant dans le fait que le Tribunal n'a pas reconnu la nature comme étant sujet de droit. C'est au travers des collectivités territoriales ayant reçu de la loi une compétence spéciale en matière d'environnement leur conférant une responsabilité particulière en matière de protection, gestion et conservation d'un territoire, que l'atteinte à l'environnement a été reconnue<sup>299</sup>. De même, les associations ayant comme objet statutaire la protection de l'environnement purent

---

<sup>293</sup> Pour de plus amples informations sur leur compétence particulière, voy. notamment T. DUMONT, *op. cit.*, pp. 214 à 216.

<sup>294</sup> P.-A. DEETJEN, *op. cit.*, pp. 48-49.

<sup>295</sup> L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.*, p. 434.

<sup>296</sup> Tribunal de grande instance de Paris, *affaire Erika*, 16 janvier 2008, *op. cit.*, p. 250.

<sup>297</sup> M.-P. CAMPROUX-DUFFRENE, « Atelier international, Droit et ... », *op. cit.*, slide 17 ; S. MALJEAN-DUBOIS, *op. cit.*, p. 108.

<sup>298</sup> T. DUMONT, *op. cit.*, p. 220.

<sup>299</sup> Tribunal de grande instance de Paris, *affaire Erika*, 16 janvier 2008, *op. cit.*, p. 250.

exercer des droits reconnus à la partie civile, c'est-à-dire notamment demander réparation du préjudice subi, lorsque les intérêts qu'elles défendent ont été lésés<sup>300</sup>.

La Cour d'appel de Paris nuance toutefois les propos tenus en première instance en reconnaissant aux parties civiles le droit de demander réparation de l'atteinte à l'environnement alors même que la loi ne leur confère pas une telle compétence : « Il n'est donc pas nécessaire, comme l'ont énoncé les premiers juges, que les collectivités territoriales disposent d'une compétence spéciale en matière d'environnement leur conférant une responsabilité particulière pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire pour demander réparation des atteintes à l'environnement causées sur ce territoire par l'infraction, (...). Il résulte de ce qui précède que les parties civiles sont recevables à poursuivre la réparation d'un préjudice portant atteinte à un intérêt collectif que le droit protège »<sup>301</sup>.

Aux Etats-Unis, les juges ont créé une véritable doctrine de « *trustee* », conférant un pouvoir de tuteur aux différents gouvernements étatiques, leur confiant ainsi « la mission d'assurer la protection de l'environnement »<sup>302</sup>.

### C. L'APPORT DU DROIT INTERNATIONAL

Le droit international peut également jouer son rôle en la matière en allouant aux personnes morales un droit de demander réparation de l'intérêt collectif lésé<sup>303</sup>. La CLC 92 laisse ainsi aux Etats parties la liberté d'apprécier quelles seront les personnes habilitées à demander une indemnisation pour les dommages causés à l'environnement<sup>304</sup>. La directive du 21 avril 2004 confère cette compétence aux organismes publics<sup>305</sup>.

---

<sup>300</sup> *Ibid.*, p. 250. Voy. en l'occurrence l'article L. 142-2 du Code de l'environnement français.

<sup>301</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 434.

<sup>302</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 384.

<sup>303</sup> F. MAES, *op. cit.*, p. 64 : « a violation of collective property whereby compensation would be available to a Member State on the basis of international rights under other Conventions to which it was a Party (...) ».

<sup>304</sup> L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.*, p. 462.

<sup>305</sup> A. DIDIER, *op. cit.* chapitre 1<sup>er</sup>, p. 13.

### CHAPITRE 3. LA CONCURRENCE ENTRE LE SYSTEME DE DROIT JUDICIAIRE INTERNE ET LE SYSTEME CONVENTIONNEL INTERNATIONAL

Le système conventionnel international contraste à plusieurs égards avec le système juridictionnel classique (section 1). L'interaction des deux systèmes existe et se matérialise notamment au travers de la coexistence d'actions menées devant les juridictions nationales tant sur base du droit national que sur la base de la CLC (section 2).

#### SECTION 1. LE FONCTIONNEMENT ET L'INTERACTION DE DEUX SYSTÈMES PARALLÈLES

Plusieurs caractéristiques propres au système international contrastent avec le système judiciaire traditionnel. Le FIPOL est revêtu de la personnalité juridique en vertu de l'article 2.2 de la FC 92 mais n'offre pas les mêmes prérogatives que les juridictions nationales (ex : absence d'autorité de chose jugée, pas de voie de recours, non-respect de principes essentiels (A)). L'efficacité du FIPOL est freinée par des problèmes administratifs tels les fluctuations monétaires, les lenteurs dans le traitement des demandes, le délai d'attente en vue de répartir les montants disponibles entre les demandeurs, etc. Cette organisation intergouvernementale fixe de manière unilatérale et arbitraire sa politique interne et les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation. Le mode de saisine de ces deux acteurs est également différent : le FIPOL est saisi généralement par lettre (recommandée) ou courrier électronique, directement adressés à son secrétariat ou au bureau local d'indemnisation, sans transit par un quelconque acteur juridique<sup>306</sup>, tandis qu'il existe plusieurs modes de saisine des juridictions étatiques: citation par exploit d'huissier, PV de comparution, etc. A cela s'ajoute le fait que seuls les Etats parties à la FC 92 peuvent se prévaloir de l'intervention du FIPOL tandis que la voie juridictionnelle reste ouverte à tous. Leur mode de fonctionnement diverge également (B à D).

---

<sup>306</sup> X., Manuel des demandes d'indemnisation, *op. cit.*, point 2.3.1.

## A. LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE DU FIPOL, RESPECTUEUSE DES PRINCIPES DU CONTRADICTOIRE ET DE L'IMPARTIALITÉ ?

Rien n'est moins sûr. Mr le Couviour ne manque d'ailleurs pas de souligner que le manque d'impartialité du FIPOL dans le traitement des demandes d'indemnisation ainsi que le non-respect du principe du contradictoire sont les reproches majeurs à adresser au FIPOL<sup>307</sup>.

Certes le FIPOL n'est pas à proprement parler un organe juridictionnel<sup>308</sup> mais néanmoins un organe décisionnel et par conséquent serait-il mieux pour sa crédibilité de se conformer aux exigences du procès équitable, à savoir notamment le respect du contradictoire. Principe repris à l'article 6.1 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales<sup>309</sup>, il sert l'égalité des armes ainsi que le respect des droits de la Défense en ce qu'il permet à chaque partie à la procédure, fut-elle non juridictionnelle, de faire valoir ses moyens de défense, en fait et en droit, et d'argumenter les propos tenus par l'autre partie.

Par ailleurs, l'impartialité du Fonds peut être remise en question à la vue de la collaboration qu'entretient le Fonds avec les assureurs des propriétaires des navires. Cette particularité de procédure ayant déjà fait l'objet d'un développement dans le Titre I, chapitre 3, pp. 16-17, nous ne rappelons ici que l'essentiel : ces experts sont tous deux appelés à enquêter sur le fait générateur du dommage et évaluer les demandes d'indemnisation. A n'en point douter, les assureurs auront avantage à voir diminuer le montant du préjudice tandis qu'il en ira autrement des victimes qui tenteront de surévaluer leur préjudice. Mettons dès lors en garde : un « risque d'arbitraire » n'est pas à exclure<sup>310</sup>.

## B. LES MÉTHODES DE RÉOLUTION DES DIFFÉRENDS

Le Fonds a adopté une politique selon laquelle il valait mieux que les demandes d'indemnisation se soldent par la conclusion de règlements à l'amiable<sup>311</sup>, privilégiant ainsi la voie transactionnelle extra-judiciaire à la voie classique, judiciaire, contentieuse, ce qui a pour

---

<sup>307</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 340.

<sup>308</sup> P. GAUTIER, « Environmental Damage and ... », *op. cit.*, p. 187.

<sup>309</sup> Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales du Conseil de l'Europe du 4 novembre 1950, signée à Rome, telle qu'amendée par les protocoles n°11 et n°14, [www.echr.coe.int](http://www.echr.coe.int).

<sup>310</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 338.

<sup>311</sup> X. « Fonds internationaux d'indemnisation ... », *op. cit.* ; X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation ... », *op. cit.*

avantage de réduire la durée et le coût financier des procédures<sup>312</sup>. En général, l'accord signé par le FIPOL intervient dans un délai inférieur à deux ans<sup>313</sup>, ce qui contraste avec la lenteur des procédures judiciaires. La différence entre ces deux systèmes peut être illustrée au travers de deux sinistres survenus au large des côtes bretonnes à deux années d'intervalle. Le résultat ressort, criant.

Dans l'affaire de l'*Amoco Cadiz*, il a fallu subir 14 ans de procédures devant les juridictions américaines pour finalement aboutir à des indemnités colossales mais sans qu'aucune indemnité ne soit versée aux victimes pendant toute cette procédure contentieuse. Les victimes n'avaient pas la possibilité de se retrancher sur la FC 71 puisque celle-ci n'entrerait en vigueur que le 16 octobre 1978, soit sept mois après le sinistre. L'affaire du *Tanio* s'est quant à elle soldée par voie transactionnelle, suite à la conclusion d'un accord entre le FIPOL, les défendeurs et l'Etat français, des indemnités ayant été versées quelques mois seulement après la survenance du sinistre<sup>314</sup>. Une remarque importante : l'Etat français a réservé ses droits à l'égard des tiers alors même qu'il avait conclu un accord par la voie transactionnelle, ce qui démontre que la voie privilégiée du FIPOL n'est pas exclusive de tout droit que pourrait faire valoir la victime à l'égard de tiers devant les juridictions nationales<sup>315</sup>.

Nous pouvons également citer les cas du *Haven*, où les demandeurs conclurent un accord en vue de retirer toute plainte et affaire pendante devant les juridictions italiennes<sup>316</sup>, l'affaire *Solar I*, où le FIPOL conclut des règlements à l'amiable avec certains demandeurs<sup>317</sup>, et celle de l'*Erika* (ex : accord amiable conclu avec la commune de Belle-Île en Mer)<sup>318</sup>.

Cependant la balance peut également peser le contre de cette voie transactionnelle. En effet, quoi que l'on puisse en penser, la transaction engendre également des coûts (honoraires d'experts, temps passé à négocier avec le FIPOL, documents administratifs,...) qui doivent

---

<sup>312</sup> S. ROBERT, *op. cit.*, p. 81.

<sup>313</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 275.

<sup>314</sup> S. ROBERT, *op. cit.*, p. 81 ; M. JACOBSSON, « The international conventions ... », *op. cit.*, p. 47.

<sup>315</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, pp. 273-274 ; X., « Amoco Cadiz : une première judiciaire aux USA », *Le Nouvel Observateur*, <http://tempsreel.nouvelobs.com/planete/20080313.OBS4890/amoco-cadiz-une-premiere-judiciaire-aux-usa.html>.

<sup>316</sup> L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.* p. 435.

<sup>317</sup> A DIDIER, *op. cit.*, chapitre 2, point 47.

<sup>318</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 275.



être supportés par les victimes et n'est concluante que si les victimes se soumettent, au moins tacitement, aux exigences de la politique du FIPOL, en matière procédurale, par exemple<sup>319</sup>.

L'instauration d'autres méthodes de résolution des différends (ex : la création d'une commission d'indemnisation qui aurait compétence de traiter des demandes d'indemnisation avant leur soumission aux juridictions nationales) avait été proposée par le premier groupe de travail intersessions du FIPOL 1992 mais le résultat de leur rapport ne trouva aucun écho<sup>320</sup>.

### C. LE RECOURS SUPPLÉMENTAIRE/SECONDAIRE À LA VOIE JUDICIAIRE ...

Toute décision que rend le FIPOL est susceptible de faire l'objet d'une contestation en justice. Le FIPOL peut être partie à la cause comme défendeur mais aussi comme demandeur. Plusieurs cas de figure peuvent se présenter: l'irrecevabilité de la demande ou la non-reconnaissance du préjudice écologique *per se* par le FIPOL, la non-application des conventions CLC et FC à l'égard d'un Etat non partie victime du préjudice, une action récursoire intentée par le FIPOL, etc.

#### 1) *L'effet des résolutions de l'Assemblée du FIPOL et des critères de recevabilités des demandes à l'égard des juridictions nationales : préliminaire*

La question préliminaire à se poser est celle de savoir si le Manuel des demandes d'indemnisation est un texte juridiquement contraignant à l'égard des juridictions nationales des Etats contractants appelées à se prononcer sur la question de la recevabilité des demandes.

La question fut posée en jurisprudence et la réponse sonna comme une corne de brume aux oreilles du FIPOL : à l'évidence, comme en témoigne la Cour d'appel de Paris dans l'affaire de l'*Erika*, les juridictions nationales ne sont pas liées par les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation élaborés par le Fonds<sup>321</sup>: « dans l'évaluation du préjudice, la Cour se doit d'appliquer les critères de droit commun et non ceux du FIPOL »<sup>322</sup>. Pour reprendre

---

<sup>319</sup> *Ibid.*, p. 276.

<sup>320</sup> Note de l'Administrateur, « Autres procédures pour le règlement des différends », 14 octobre 1997, 92FUND/A.2/19, décision 002613, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-desdecisions/decision/decision/incident-0-decision-2613/>.

<sup>321</sup> « CMI colloquium on environmental damage assessment : discussion paper », in C. M. DE LA RUE, *Liability for damage to the maritime environment*, Londres, Lloyd's of London press, 1993, p. 250 ; L. RODRIGUEZ-LUCAS, *op. cit.*, p. 444.

<sup>322</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 202.

une expression de Mans Jacobsson, autrefois Directeur et membre du Comité exécutif du Fonds (1985-2006)<sup>323</sup>, ces derniers ne sont pas « sacrosaints »<sup>324</sup>.

L'affaire *Erika* est révélatrice de la position jurisprudentielle. Le Tribunal de commerce de Lorient suivit ce courant en mai 2008, dans un litige concernant un négociant en produits alimentaires vendant des aliments congelés et conditionnés à des restaurants qui se plaignait d'avoir subi un préjudice économique. Il déclara ne pas être lié par les critères de recevabilité du FIPOL et qu'il lui appartenait d'interpréter les notions de « dommage par pollution » et « mesures de sauvegarde » et de les appliquer à chaque cas. Le Fonds de 1992 avait rejeté la demande du plaignant au motif qu'il ne pouvait établir le lien de causalité entre les pertes subies et l'évènement dommageable. Notons qu'il n'a cependant pas été fait droit à la demande car le Tribunal conclut à l'absence suffisante de preuve concernant le lien de causalité<sup>325</sup>.

Une nuance intéressante : la Cour d'appel de Rennes a affirmé que les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation ne liaient pas les tribunaux nationaux des Etats contractants mais que ceux-ci étaient tout à fait libres de s'y référer<sup>326</sup> tout en gardant une marge d'interprétation et d'appréciation non négligeable dans l'examen de la recevabilité et l'évaluation des demandes, en s'appuyant sur le droit national de la responsabilité<sup>327</sup>. Et la Cour de réfuter ainsi l'argument du Fonds selon lequel les critères de recevabilité auraient « la valeur d'actes dérivés des accords internationaux et comme tels s'imposeraient aux juridictions nationales »<sup>328</sup>.

Plusieurs auteurs ont fait part de leur convergence de point de vue à ce propos. Le Professeur Bonassies souligne que nulle disposition de la FC 92 ne permet de déterminer si les actes internes à cette institution sont revêtus d'un quelconque pouvoir normatif ou ont effet direct à l'égard des organes nationaux des Etats contractants<sup>329</sup>. De même, comme le rappelle Mr

---

<sup>323</sup> <http://mansjacobsson.wordpress.com/>.

<sup>324</sup> M. JACOBSSON, « The international conventions ... », *op. cit.*, p. 49.

<sup>325</sup> Note de l'Administrateur, « Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître, *Erika* », 92FUND/EXC.42/4, 1er octobre 2008, pp. 5-6, point 6.1, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-3526/>.

<sup>326</sup> Cour d'appel de Rennes (2<sup>ème</sup> ch. com.), 25 mai 2004, *DMF*, 2005, p. 529, [http://legimobile.fr/fr/jp/j/ca/35238/2004/5/25/04\\_00528/](http://legimobile.fr/fr/jp/j/ca/35238/2004/5/25/04_00528/) ; Point 6.2.25 du document 92FUND/EXC.42/4, *op. cit.*

<sup>327</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, pp. 282, 285 et 341.

<sup>328</sup> *Ibid.*, p. 340.

<sup>329</sup> P. BONASSIES, « Le droit positif en 2004 », *DMF*, 2005, hors-série n°9, p. 22, in C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 340, note de bas de page 7.

Hans, Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques et Conseiller juridique de l'ONU, « les amendements apportés au Manuel d'indemnisation ne sont pas juridiquement contraignants »<sup>330</sup>.

Quant aux résolutions adoptées par l'Assemblée du FIPOL, le principe serait le même, comme a eu l'occasion de le commenter la doctrine. Ainsi Mme Remond-Gouilloud de préciser que « la nature juridique des décisions de l'Assemblée reste à préciser, certains Etats contestant la valeur de cette source de droit imprévue »<sup>331</sup>. Et Mme De La Fayette d'affirmer que « la résolution (n°3 de l'Assemblée du FIPOL) n'est pas légalement contraignante »<sup>332</sup>.

Une remarque finale qui ne nous laisse pas de marbre à la lecture de ces différents commentaires porte sur les rédacteurs de ce texte. Les critères de recevabilité des demandes tels que publiés dans le Manuel des demandes d'indemnisation furent établis par les gouvernements des Etats parties aux Conventions de 1969 et 1971, dans un premier temps, et de 1992, dans un second temps, et ce, au travers de la représentation de leurs membres aux différents organes de l'institution FIPOL<sup>333</sup>. Dès lors, ne semble-t-il pas paradoxal en considérant le principe de la séparation des pouvoirs, que les organes juridictionnels de ces mêmes Etats contractants se répugnent aujourd'hui à admettre une quelconque force juridique obligatoire à ces textes ?

## 2) ... en cas de conflit d'interprétation : 1<sup>er</sup> cas de figure

Lorsqu'une victime se heurte au refus du FIPOL de l'indemniser pour le préjudice subi, au motif notamment que sa demande ne remplirait pas les critères de recevabilité du FIPOL ou que le préjudice écologique *per se* n'est pas indemnisable selon la politique du FIPOL<sup>334</sup>, la voie juridictionnelle contentieuse reste entièrement ouverte aux demandeurs<sup>335</sup>.

Les juridictions nationales saisies peuvent remettre en cause l'interprétation donnée par le FIPOL, ce qui démontre une différence de lecture des Conventions entre le FIPOL et les juridictions étatiques d'une part, mais également entre les juridictions d'Etats différents

---

<sup>330</sup> M. HANS, « Le droit de la mer et le FIPOL », in X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation ... », *op. cit.*, p. 35

<sup>331</sup> M. REMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*, p. 269.

<sup>332</sup> L. DE LA FAYETTE, *op. cit.*, p. 155.

<sup>333</sup> Voy. les développements antérieurs liés à la structure du FIPOL (Titre I, chapitre 3, pp. 15-16).

<sup>334</sup> Sur la notion du dommage écologique *per se* ainsi que sur la politique adoptée par le FIPOL, nous renvoyons aux développements repris sous le chapitre 2 du présent titre.

<sup>335</sup> M. JACOBSSON, « The international conventions ... » *op. cit.*, p. 49.

d'autre part. Dans certains cas, les juridictions se sont cependant montrées tout aussi (voire plus) restrictives dans la recevabilité des demandes que ne l'avait été le FIPOL (ex : *Braer*, *Sea Empress*). Méfiance donc, l'action contentieuse n'est pas toujours synonyme de victoire...

Notons cependant que sur les 61 incidents recensés au moment de l'écriture de l'ouvrage de Mr De La Rue, seulement trois actions ont été intentées contre le Fonds, et qu'aujourd'hui, ce sont 7 sinistres qui ont donné lieu à une action contre le FIPOL, soit le *Haven*, l'*Aegean Sea*, le *Braer*, le *Keumdong* n°5, le *Sea Prince*, le *Yuil* n°1 et le *Nissos Amorgos*, ce qui nous paraît révélateur du degré relativement satisfaisant des demandeurs quant aux décisions rendues par le Fonds, que ce soit sur la recevabilité des demandes ou sur le montant de l'indemnisation versée<sup>336</sup>.

Pour pallier à ces conflits d'interprétation, handicapants selon les dires répétés de l'Assemblée du FIPOL et de certains Etats ayant participé aux réunions du 3ème groupe de travail intersessions<sup>337</sup>, les délégations étatiques et la doctrine proposèrent de créer soit une institution judiciaire internationale neutre et indépendante qui aurait la mission de trancher les différends d'interprétation soit de reconnaître cette compétence à un tribunal international<sup>338</sup>. Créer une telle institution serait, du point de vue du Professeur Gautier, une « solution plus acceptable »<sup>339</sup>. Nous le pensons également. Mais pour certains, il pourrait peut-être sembler plus judicieux encore d'insérer une clause dans la CLC 92 imposant aux tribunaux nationaux de tenir compte de la politique adoptée par le FIPOL et ce, afin de garantir l'application uniforme des Conventions au sein des différents Etats parties. Cela ne nous paraîtrait pas opportun car cela conférerait un pouvoir arbitral, unilatéral et absolu au FIPOL. De plus, il semble évident que le droit doit rester évolutif, ce qu'empêcherait un tel carcan, et enfin, dans plusieurs cas, les juridictions nationales ont infirmé la position défendue par le FIPOL, notamment relative au dommage écologique *per se*, désuète à maints égards.

---

<sup>336</sup> C. LE COUVIOUR, *op. cit.*, p. 275 ; M. JACOBSSON, « The international conventions ... » *op. cit.*, p. 49 ; K. TÖPFER, « Au-delà du marché : les FIPOL et l'environnement », *op. cit.*, p. 38.

<sup>337</sup> Note de l'Administrateur, « Rapport du troisième groupe de travail intersessions », 15 août 2000, 92FUND/WGR.3/3, point 7.2, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-2741/>.

<sup>338</sup> M. JACOBSSON, « The international conventions ... » *op. cit.*, p. 49 ; Point 7.2 du document 92FUND/WGR.3/3, *op. cit.*

<sup>339</sup> P. GAUTIER, « Environmental Damage and ... », *op. cit.*, p. 187.

3) ... dans le cadre d'une action récursoire intentée par le FIPOL : 2<sup>ème</sup> cas de figure

Rappelons que les FC reconnaissent la personnalité juridique aux FIPOL de telle sorte qu'ils sont titulaires de droits et obligations en vertu de la législation de chaque Etat contractant et peuvent être parties à une procédure en justice engagée auprès des tribunaux dudit Etat contractant (article 2.2 des FC 71 et 92).

L'Assemblée a adopté une politique invitant le Fonds à agir en justice afin de demander le remboursement des sommes versés par lui à titre d'indemnités. Un recours contre le propriétaire du navire ou toute autre personne est ouvert sur la base du droit national applicable<sup>340</sup>. Le Fonds est subrogé dans les droits que la personne indemnisée aurait pu faire valoir contre le propriétaire du navire ou son assureur. Le mécanisme de la subrogation légale permet au FIPOL d'asseoir la légitimité de son action en justice pour demander remboursement des sommes versée par lui (article 9.1 de la FC 92).

Le Fonds a effectivement engagé plusieurs actions d'un tel type. A l'occasion du sinistre du *Miya Maru* n°8 échoué au large des côtes japonaises en 1979, le Fonds de 1971 s'est retourné contre le navire et a pu ainsi récupérer une partie des sommes versées aux victimes<sup>341</sup>. Dans l'affaire du sinistre du *Tanio*, échoué au large des côtes françaises en 1980, le Fonds de 1971 a conclu un règlement à l'amiable avec le propriétaire du navire et son assureur pour un montant total de US\$48 millions<sup>342</sup>. Dernier exemple récent dans l'affaire du *Prestige* où en octobre 2012, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à engager une action récursoire contre l'*American Bureau of Shipping (ABS)*, la société de classification qui avait certifié le *Prestige*, devant le tribunal de première instance de Bordeaux, comme mesure conservatoire visant à protéger les intérêts du Fonds de 1992 et éviter que l'action ne devienne prescrite en droit français<sup>343</sup>.

La difficulté pour le FIPOL sera parfois d'obtenir l'exequatur des décisions qui lui sont favorables<sup>344</sup>. Des jugements peuvent être rendus dans des Etats contractants partageant une culture juridique des plus diversifiées. Il n'est pas toujours aisé de faire exécuter le jugement ainsi obtenu dans un autre Etat contractant notamment si l'Etat propriétaire du navire doit

---

<sup>340</sup> M. JACOBSSON, « Le régime international d'indemnisation depuis 25 ans », *op. cit.*, p. 18.

<sup>341</sup> *Ibid.*

<sup>342</sup> *Ibid.*, p. 19.

<sup>343</sup> [www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC\\_Upload/Downloads/French/newsbrief\\_oct12\\_f.pdf](http://www.iopcfunds.org/fileadmin/IOPC_Upload/Downloads/French/newsbrief_oct12_f.pdf).

<sup>344</sup> En dépit de l'article X de la CLC 92.

faire exécuter sur son propre territoire un jugement qui lui est défavorable : ne va-t-on pas connaître, dans certains pays, une pression du politique sur le judiciaire pour éviter ou à tout le moins retarder l'exequatur du jugement rendu à l'étranger, notamment suite au lobbying de l'industrie pétrolière, premier sponsor financier lors de certaines élections présidentielles ?

#### D. L'EFFET OBLIGATOIRE DES DÉCISIONS JUDICIAIRES À L'ÉGARD DU FIPOL

Le FIPOL semble être lié par les décisions judiciaires rendues par les juridictions nationales appelées à statuer sur une demande d'indemnisation. Ainsi que le note le Professeur Gautier, les jugements devenus définitifs sont légalement exécutoires à l'égard du Fonds<sup>345</sup>, même s'il n'est pas intervenu à la procédure à condition toutefois que l'exigence de notification ait été respectée (article 7.6 de la FC 92). Et Mme Robert de préciser que le FIPOL « doit céder devant la décision du tribunal » en vertu de l'article 8 de la FC 71<sup>346</sup>, ce qui n'est évidemment pas réciproque, les juridictions n'étant pas liées par les décisions prises au sein du FIPOL<sup>347</sup>, comme nous avons eu l'occasion de le souligner au point précédent, pp. 65 à 67.

### SECTION 2. LA CONCURRENCE DES DEUX SYSTÈMES

Notre étude ne saurait être complète sans aborder la question de la coexistence d'actions menées devant les juridictions internes sur la base de la CLC avec d'autres actions introduites dans le cadre du système national. Deux sinistres ayant marqué l'Histoire mettent en exergue les alternatives usitées pour contourner l'application du système conventionnel international en raison de l'insuffisance de garanties offertes par ce système.

#### A. L'AFFAIRE DE L'*ERIKA*

Plusieurs procès, tant au civil qu'au pénal ont été intentés en France contre les responsables du sinistre de l'*Erika*. Comment les victimes ont-elles pu faire abstraction des CLC et FC 92 ?

La première solution consiste à qualifier le fioul lourd déversé sur le littoral français de « déchet » au sens de la législation européenne (1), la deuxième, à agir au pénal, puisque ce

---

<sup>345</sup> P. GAUTIER, « Environmental Damage and ... », *op. cit.*, p. 184.

<sup>346</sup> S. ROBERT, *op. cit.*, p. 78.

<sup>347</sup> P. GAUTIER, « Environmental Damage and ... », *op. cit.*, p. 187.

régime de responsabilité n'est pas régi par la CLC 92 (2) et enfin, à jouer sur les qualificatifs repris à l'article III.4 de la CLC 92 et notamment sur celui d'« affréteur du navire » (3).

Le droit commun de la responsabilité civile permet de rechercher la responsabilité d'acteurs qui ne sont pas protégés par les dispositions de la CLC (ex : la société de classification) et, en cas de faute inexcusable des personnes immunisées, de faire sauter le verrou de la limitation/exonération de responsabilité<sup>348</sup>.

### 1) *La réparation des dommages causés par le manquement à l'obligation d'élimination des déchets*

La commune de Mesquer fit dans un premier temps application de la FC 92 afin d'être indemnisée par le FIPOL. Face à une indemnisation partielle et insuffisante, la commune introduisit une action tendant à faire condamner *in solidum Total SA* et *Total International Ltd* (ci-après les sociétés Total)<sup>349</sup> au paiement des sommes engagées par la commune au titre des opérations de nettoyage et de dépollution sur la base du droit communautaire. Elle estimait que le fioul lourd déversé sur les plages du littoral français constituait un « déchet » au sens de la directive-cadre 75/442/CE du Conseil du 15 juillet 1975<sup>350</sup> et que par conséquent, le coût de leur élimination devait être imputé auxdites sociétés, qualifiées de « producteur » ou « détenteur antérieur » au sens de l'article 15 de la directive<sup>351</sup>. L'objectif était de contourner l'application du régime international en introduisant une demande de réparation des dommages causés par le manquement à l'obligation d'élimination des déchets et non une demande de réparation des dommages dus par pollution. L'action sur la base du droit communautaire relatif aux déchets permettait de retenir la responsabilité de tiers non visés par les dispositions de la CLC (ex : le producteur de fioul lourd) et de ne pas se heurter au fardeau de la preuve en ce qui concerne les personnes immunisées en vertu de l'article III.4 de la CLC 92<sup>352</sup>.

---

<sup>348</sup> S. ROBERT, *op. cit.*, pp. 119-120.

<sup>349</sup> Rappelons brièvement le rôle de ces intervenants : la société italienne ENEL conclut un contrat avec *Total International Ltd* portant sur la livraison de fioul lourd destiné à servir de combustible pour la production d'électricité. Le fioul fut vendu par *Total SA*, producteur du fioul, à *Total International Ltd* qui était l'affréteur du navire *Erika*.

<sup>350</sup> Directive 75/442/CEE du Conseil du 15 juillet 1975 relative aux déchets, telle que modifiée par la décision de la Commission du 24 mai 1996 adaptant les annexes II A et II B de la directive 75/442/CEE du Conseil relative aux déchets, <http://eur-lex.europa.eu>. Selon l'article 1<sup>er</sup> de la directive, constitue un *déchet*, « toute substance ou tout objet qui relève des catégories figurant à l'annexe I, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire ».

<sup>351</sup> « Conformément au principe du « pollueur-payeur », le coût de l'élimination des déchets, déduction faite de leur valorisation éventuelle, doit être supporté par : - le détenteur qui remet des déchets à un ramasseur ou à une entreprise visée à l'article 8, - et/ou les détenteurs antérieurs ou le producteur du produit générateur de déchets ».

<sup>352</sup> E. TERZIC, *op. cit.*, pp. 11-12.

Cette qualification amena à s'interroger sur l'incompatibilité éventuelle entre le droit communautaire et le droit international en ce que le premier ne plafonne pas la responsabilité des producteurs et détenteurs de déchets tandis que la CLC 92 prévoit un mécanisme de canalisation et de limitation de responsabilité. A cela s'ajoute le fait que la Communauté européenne n'a pas adhéré à la CLC 92 et n'est donc pas tenue de respecter son prescrit au contraire de la France qui avait ratifié la Convention.

Saisie à titre préjudiciel par la Cour de cassation<sup>353</sup>, la CJCE pris position. Elle affirma que les hydrocarbures déversés – bien qu'accidentellement - en mer et mélangés à de l'eau et des sédiments, constituaient des déchets au sens de l'article 1<sup>er</sup>, sous a), de la directive 75/442, « dès lors que ceux-ci ne sont plus susceptibles d'être exploités ou commercialisés sans opération de transformation préalable (point 63 de l'arrêt) »<sup>354</sup>. La Cour estima que la directive n'empêchait pas les Etats parties à la CLC 92 de limiter la responsabilité des propriétaires et affréteurs du navire conformément aux exigences internationales pour autant que le droit national soit interprété conformément au droit communautaire<sup>355</sup>. La prise en charge des coûts liés à l'élimination des déchets par le producteur ou détenteur desdits déchets devait être prévue, à titre complémentaire du FIPOL, dans la mesure où ces coûts n'auraient pas été totalement couverts par ce dernier. Ainsi, en vertu du principe du pollueur-payeur, la responsabilité du producteur ou détenteur des déchets peut être engagée sur la base de la directive. Cette position fut entérinée par le Professeur De Sadeleer : « l'élimination des déchets provenant d'un naufrage pétrolier doit être financée par les entreprises ayant causé la pollution aux termes du droit communautaire, même si la responsabilité de ces derniers est limitée par des conventions internationales ou par le droit national »<sup>356</sup>. Le juge français, tenu au respect du droit communautaire en matière de déchets n'est donc pas en droit d'invoquer l'article III.4 afin de justifier une quelconque exonération de responsabilité des sociétés Total qualifiées de producteur ou détenteur antérieur au sens de la directive.

---

<sup>353</sup> La commune de Mesquer avait été déboutée de sa demande par le tribunal de commerce de St Nazaire le 6 décembre 2000 et en appel par un arrêt de la Cour d'appel de Rennes rendu le 13 février 2002 (C. ROBIN, *op. cit.* pp. 31 à 51).

<sup>354</sup> CJCE (grande chambre), *commune de Mesquer c. Total France SA et Total international Ltd*, 24 juin 2008, C-188/07, <http://curia.europa.eu> ; [www.total.com/fr/dossiers/erika/rappel-des-faits/la-cargaison-600591.html](http://www.total.com/fr/dossiers/erika/rappel-des-faits/la-cargaison-600591.html).

<sup>355</sup> Et Mme Kokott, avocat général, de préciser que « (réciproquement) ces Conventions ne s'opposent pas à l'application de l'article 15 de la directive-cadre relative aux déchets » (Conclusions de l'avocat général Mme Kokott dans l'affaire C-188/07 in E. TERZIC, *op. cit.*, p. 11 ; [www.fortunes-de-mer.com/old/documents%20pdf/divers/Question%20prejudicielle%20CJCE%20Dechet%20Erika.pdf](http://www.fortunes-de-mer.com/old/documents%20pdf/divers/Question%20prejudicielle%20CJCE%20Dechet%20Erika.pdf)).

<sup>356</sup> N. DE SADELEER, « Arrêt « Erika » : le principe du « pollueur-payeur » et la responsabilité pour l'élimination des déchets engendrés par le naufrage d'un navire pétrolier », *Journal de droit européen*, 2008, p. 239.



La Cour de cassation cassa partiellement l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Rennes en ce que le juge national n'avait pas reconnu les sociétés Total comme étant le producteur et détenteur antérieur des déchets au sens de la directive 75/442 telle que modifiée par la décision 96/350, alors que le fioul lourd déversé mélangé à de l'eau et des sédiments constituait un déchet et que les propriétaires, les vendeurs et les affréteurs du navire avaient contribué au risque de pollution, que les coûts liés à l'élimination des déchets n'avaient pas été entièrement pris en compte par le FIPOL, que même si les détenteurs au sens de la directive 75/442 étaient immunisés par la CLC 92 ou voyaient leur responsabilité limitée (dans le cas du propriétaire du navire), le droit français, pour être conforme à la directive 75/442, devait permettre d'engager leur responsabilité en tant que « détenteur antérieur » desdits déchets si, de par l'exercice de leur activité, ils ont participé au risque de la survenance de la pollution et ce, conformément au principe du pollueur payeur.

La commune de Mesquer est donc fondée à invoquer la loi du 5 juillet 1975 transposant la directive 75/442 et à faire condamner les sociétés Total *in solidum*<sup>357</sup>.

## 2) L'action pénale

Le régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution causée par le déversement d'hydrocarbures persistants ne traite pas de la responsabilité pénale de l'auteur d'un fait illicite, qui reste souverainement de la compétence de chaque Etat contractant.

Le 16 janvier 2008, le Tribunal de grande instance de Paris (TGI) déclara pénalement responsables de délit de pollution involontaire sur la base de la loi nationale n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires<sup>358</sup>, Mr Savarese, dirigeant social de *Tevere Shipping*, et Mr Pollara, mandataire social de la société gestionnaire du navire *Panship Management and Services Srl*, jugés coupables du mauvais entretien du navire, ce qui a provoqué sa corrosion généralisée ; la société de classification RINA, en charge de délivrer les certificats de classe du navire, jugée coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en renouvelant le certificat de classification de l'*Erika* sur la base d'une inspection peu conforme

---

<sup>357</sup> Cass., (chambre civile 3), *commune de Mesquer c. Total France SA et autre*, 17 décembre 2008, 04-12.315, [www.fortunes-de-mer.com/old/documents%20pdf/jurisprudence/Arrets/9%20Cass%20Civ%203%2017%20decembre%202008%2004-12315.pdf](http://www.fortunes-de-mer.com/old/documents%20pdf/jurisprudence/Arrets/9%20Cass%20Civ%203%2017%20decembre%202008%2004-12315.pdf).

<sup>358</sup> Loi n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires. Cette loi s'inspire de la Convention du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, *op. cit.*, telle que modifiée par le Protocole du 17 février 1978 (<http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000692487>).

aux normes professionnelles et en le laissant ainsi prendre la mer malgré l'état de corrosion généralisée<sup>359</sup> ; et *Total SA*, jugée coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en acceptant, dans le cadre de l'habilitation du navire, que l'*Erika* soit affrété au voyage<sup>360</sup>.

En ce qui concerne spécialement la responsabilité pénale de la société RINA, le TGI jugea que s'agissant d'une société d'ordre privé exerçant une activité d'ordre privé (délivrance de certificats de classe) et opérant en toute indépendance, l'immunité souveraine ne pouvait lui bénéficier. La Cour d'appel et la Cour de cassation la tinrent également pour responsable au motif que « la société avait renoncé de manière non-équivoque à l'immunité de juridiction en prenant part à toutes les phases d'instruction et du procès »<sup>361</sup>.

Le 30 mars 2010, la Cour d'appel de Paris confirma les condamnations pénales prononcées en première instance<sup>362</sup>. Les parties introduisirent un pourvoi en cassation. La Cour suprême se prononça sur la compétence du juge pénal français pour poursuivre pénalement les auteurs d'un délit de pollution commis au-delà de la mer territoriale française par un navire battant pavillon maltais. Le 25 septembre 2012, la Cour déclara les juridictions françaises compétentes en se basant sur les articles 220.6 et 228 de la Convention des Nations-Unies sur le droit de la mer et sur la loi n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, et confirma toutes les condamnations pénales retenues par la Cour d'appel<sup>363</sup>. En l'occurrence, Malte n'avait pas revendiqué à exercer sa compétence d'Etat souverain et quand bien même l'aurait-elle fait, l'Etat côtier français ayant subi un « dommage grave » au sens de l'article 220 §6, était en droit de se déclarer compétent pour engager des poursuites pénales.

Sur cette action pénale est venue se greffer une action civile.

### 3) *L'action civile portée devant le juge pénal*

Les victimes se constituèrent partie civile afin d'obtenir réparation de leur préjudice, en sus de l'action pénale ouverte suite à la commission présumée d'une infraction pénale.

---

<sup>359</sup> Document présenté par la France, « Sinistres dont le FIPOL a eu à connaître – Fonds de 1992, Erika », IOPC/APR13/3/3/1, 28 mars 2013, point 3.6. <http://documentservices.iopcfunds.org>.

<sup>360</sup> Voy. p. 3 du document IOPC/JUN10/3/1, *op. cit.*

<sup>361</sup> Point 3.3.3 du document IOPC/APR13/3/3/2, *op. cit.*

<sup>362</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*

<sup>363</sup> Cour de cassation française, *affaire Erika*, 25 septembre 2012, *op. cit.* pp. 314-316 ; V. BORÉ EVENO, « L'affaire Erika, Quelques réflexions autour de la compétence pénale des juridictions françaises », *Neptunus, revue électronique*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 19, 2013/1, p. 5, [www.cdmo.univ-nantes.fr](http://www.cdmo.univ-nantes.fr).

Le raisonnement tenu par les juridictions nationales pour justifier le recours au droit commun de la responsabilité civile peut être explicité comme suit.

D'abord, il s'agit de vérifier si le juge répressif est compétent pour connaître de l'action civile et statuer sur l'action en réparation des dommages entrant dans le champ d'application de la CLC 92.

En l'espèce, la Cour de cassation a tout d'abord affirmé que le juge répressif français était compétent pour traiter d'une demande en réparation des dommages causés au littoral français entrant dans le champ d'application de la CLC 92, au motif que l'article IX.2 de la CLC 92 imposait à chaque Etat contractant l'obligation de conférer à ses tribunaux nationaux la « compétence pour connaître de telles actions en réparation (s.e. des demandes d'indemnisation)), sans distinguer le civil du répressif. « L'enjeu de la réponse de la Cour de cassation à la question de la compétence était donc de taille, car si elle suivait l'avis de l'Avocat général, c'est toute la procédure qui devait être annulée ! »<sup>364</sup>.

Ensuite, il s'agit de vérifier si la situation factuelle entre dans le champ d'application de la CLC 92 et plus particulièrement si le dommage causé par le sinistre du pétrolier entre sous la notion de « dommage par pollution » définie à l'article I.6 de la CLC 92. Le juge national a été appelé à trancher cette question. Si le dommage est exclu des dispositions de la CLC 92, celle-ci ne s'applique pas, la réparation devant être ordonnée selon le droit commun, ce qu'admet d'ailleurs la doctrine anglo-saxonne<sup>365</sup>. Toute la difficulté réside dans la divergence d'interprétation de la notion de dommage écologique *per se*.

Enfin, il s'agit de vérifier si les défendeurs ressortent de la catégorie des personnes immunisées visées à l'article III.4 de la CLC 92.

Si tel est le cas, ni la CLC 92, ni le droit commun ne peuvent constituer le fondement des demandes d'indemnisation sauf à prouver la faute inexcusable des défendeurs sur la base du droit commun de la preuve, ce qui sera extrêmement compliqué à rapporter à cause de l'enchevêtrement des intervenants. Si une faute de témérité est retenue dans leur chef, les dispositions de la CLC 92 ne sauraient limiter/exclure leur responsabilité civile. Leur immunité étant réduite à néant, l'action civile peut dès lors être fondée sur le droit commun.

---

<sup>364</sup> V. BORÉ EVENO, *op. cit.*, p. 1.

<sup>365</sup> Cour d'appel de Paris, *affaire Erika*, 30 mars 2010, *op. cit.*, p. 150.

Dans le cas contraire, lorsqu'aucune faute n'a pu être prouvée, ces personnes restent immunisées et ne peuvent voir leur responsabilité civile engagée, que ce soit sur la base du droit commun de l'action civile ou sur celle de la CLC 92. Le juge national pourra toutefois reconnaître leur responsabilité pénale, étant entendu que le système conventionnel ne réfère qu'à la responsabilité civile.

S'il s'agit de défendeurs tiers à la CLC 92, leur responsabilité ne peut être engagée que sur la base du droit commun de la responsabilité étant entendu que la CLC 92, et donc sa protection, ne leur sont pas applicables<sup>366</sup>.

La question de l'immunité des personnes visées à l'article III .4 de la CLC 92 fut traitée dans le Titre II, chapitre 1<sup>er</sup>, pp. 33-34, de cette étude. Rappelons simplement que la Cour de cassation a retenu la faute inexcusable des quatre défendeurs, faisant ainsi sauter l'immunité dont ils bénéficiaient de par leur qualité. Ils furent condamnés à réparer les dommages – dont le dommage écologique et l'atteinte à l'image et à la réputation - sur la base du droit commun de la responsabilité.

#### B. L'AFFAIRE DE L'AMOCO CADIZ

L'*Amoco Cadiz* s'est échoué le 16 mars 1978 déversant plus de 220 000 tonnes d'hydrocarbures en mer, souillant plus de 180 km de littoral français. Et pourtant les juridictions françaises n'ont pas été saisies par les plaignants français. Ils ont en effet introduit leur action aux Etats Unis mettant par là même en quarantaine le régime international conventionnel d'indemnisation.

Certes, les victimes de la pollution engendrée suite au naufrage n'avaient à leur disposition que la Convention sur la responsabilité civile de 1969, entrée en vigueur en 1975, étant donné que la FC 71 n'entrerait en vigueur que quelques mois plus tard (le 16 octobre 1978). Les victimes n'avaient donc d'autres choix que de porter leur action civile devant les juridictions nationales compétentes (1) puisque ne pouvant compter sur l'intervention du Fonds d'indemnisation<sup>367</sup>. Nous verrons les raisons qui ont tenu l'application du régime international en échec et quel fut le raisonnement tenu tant par les demandeurs que les juges américains pour fonder la demande en réparation sur le droit commun de la responsabilité civile (2).

---

<sup>366</sup> *Ibid.*, p. 209.

<sup>367</sup> M. REMOND-GOULLLOUD, *op. cit.*, pp. 270-271.

### 1) Les règles de conflit de juridiction

L'*Amoco Cadiz* était la propriété d'une société de droit libérien, l'*Amoco Transport Company*, elle-même filiale contrôlée et gérée par l'*Amoco International Oil Company (AIOC)*, de Chicago, qui était membre de la société mère américaine *Standard Oil of Indiana* dont le siège social était lui aussi situé à Chicago. La société de vérification *American Bureau of shipping*, responsable de la délivrance d'un certificat de navigabilité, était également américaine. Le pétrolier fut construit sur les chantiers de construction navale appartenant à *Astilleros espagnoles SA*, société espagnole.

Le choix des victimes (l'Etat français et les communes bretonnes regroupées sous un syndicat mixte) fut porté sur les juridictions américaines, à Chicago, et non sur les juridictions nationales françaises pourtant exclusivement compétentes en vertu de l'article IX de la CLC 69 étant entendu que la France avait vu se matérialiser le dommage dans la mer territoriale et le long des côtes.

Si l'affaire avait été portée devant les juridictions continentales compétentes, les victimes auraient dû s'appuyer sur la CLC 69 et par là même voir leur indemnisation éventuelle plafonnée. En outre, tous les documents probants « pièces, documents, preuves se trouvaient pour la plupart aux Etats Unis, notamment aux sièges des sociétés des parties Amoco »<sup>368</sup>. D'autre part, ayant obtenu un jugement favorable, elles auraient dû lancer la procédure de reconnaissance et d'exequatur du jugement ainsi obtenu. La société Amoco étant américaine, il aurait fallu l'obliger à payer les indemnités aux victimes situées sur le continent européen, ce qui aurait causé des difficultés et pris énormément de temps.

Le juge de la Cour de District Nord de l'Illinois fonda sa compétence internationale en se référant à un arrêt rendu par la Cour d'appel du 7<sup>ème</sup> circuit le 3 février 1983 à l'encontre du constructeur naval de l'*Amoco Cadiz*, *Astilleros*, qui avait déterminé sa compétence sur la base du lieu de la conclusion du contrat de construction navale, soit dans l'Illinois<sup>369</sup>, et interne sur la base de l'article III, section II, §1<sup>er</sup>, de la Constitution américaine qui confère la

---

<sup>368</sup> L. LUCCHINI, « Domaine public : mer, air, espace, fleuve... environnement, Le procès de l'*Amoco Cadiz* : présent et voies du futur », *Annuaire français de droit international*, 1985, vol. 31, p. 768. Nos propos tenus sous ce point B s'inspirent de cet auteur.

<sup>369</sup> Cour d'appel des Etats-Unis, 7<sup>ème</sup> circuit, *Oil spill by Amoco Cadiz off coast of France*, 3 février 1983, 699. F 2d 909 (1983).

compétence aux juridictions fédérales pour trancher les litiges « relevant de l'Amirauté et de la juridiction maritime »<sup>370</sup>.

Les Etats-Unis n'étaient pas parties à la CLC 69 et n'étaient nullement tenus de respecter son prescrit quant à la détermination de la juridiction compétente.

## 2) *Les règles de conflit de lois*

Dans un premier jugement rendu le 18 avril 1984 sur la question de la responsabilité des pollueurs, le juge Mac Garr appliqua le droit américain au motif que nul plaignant n'avait contesté son application et que peu de différence existait entre les systèmes franco-américains. Le juge ne fit pas application de la CLC 69, contrairement aux prétentions des défendeurs, au motif, d'une part, que les Etats-Unis n'en étaient pas parties, que par conséquent, ladite Convention n'était pas intégrée dans le droit interne américain et que, d'autre part, l'article III.4 de la CLC 69 n'immunisait que le préposé et le mandataire du propriétaire<sup>371</sup>. Or en l'espèce, ni l'*AIOC*, ni *Standard* n'en étaient. Par conséquent, ils ne pouvaient pas se prévaloir de la disposition et leur responsabilité restait susceptible d'être engagée sur la base du droit commun, français ou américain<sup>372</sup>. Qui plus est, la responsabilité des personnes non visées par la CLC 69 pouvait nécessairement être recherchée sur la base du droit commun de la responsabilité, français ou américain, puisque n'étant pas visée par la CLC 69.

Le juge démontra ainsi que même si le droit français avait été appliqué – et par conséquent la CLC 69 - la solution aurait été sensiblement la même : l'*AIOC* et la *Standard* n'auraient pas pu invoquer l'immunité pour écarter leur responsabilité.

Un doute plana dans le raisonnement du juge américain sur la question de l'applicabilité de la CLC 69 au propriétaire du navire libérien, l'*Amoco Transport Company*. En vertu de l'article III.4 de la CLC 69, « aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention ». Mais le juge estima, sur la base des fautes commises imputables à l'armateur du navire (« mise en

---

<sup>370</sup> L. LUCCHINI, *op. cit.*, p. 769 ; Cour de District des Etats-Unis, District Nord de l'Illinois, chambre Est, *In the Matter of oil spill by the Amoco Cadiz off the coast of France on March 16, 1978*, 18 avril 1984, [www.ilnd.uscourts.gov/home](http://www.ilnd.uscourts.gov/home).

<sup>371</sup> « 4. Aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire » (article III.4 de la CLC 69).

<sup>372</sup> L. LUCCHINI, *op. cit.*, pp. 769-770.

service d'un navire dépourvu d'un système de gouvernail efficace »<sup>373</sup>), que la limitation de responsabilité prévue par l'article V.1 de la CLC 69 deviendrait caduque, raison pour laquelle le juge n'applique pas la CLC 69 au propriétaire du navire.

Les responsabilités des trois sociétés Amoco furent reconnues, le juge s'appuyant sur la multitude et la gravité des fautes ou négligences commises.

Les plaignants français se virent refuser par le juge américain tout droit à une quelconque prétention sur le fonds de limitation constitué étant entendu qu'ils avaient délibérément porter leur action devant les juridictions américaines<sup>374</sup>.

Le Royaume-Uni préféra quant à lui porter son action devant les tribunaux français et formula des prétentions à l'égard du fonds de limitation constitué par l'assureur du propriétaire du navire auprès du Tribunal de Brest (France), tiers détenteur de la somme rendue indisponible, en vertu des articles V.3 et V.11 de la CLC 69<sup>375</sup>.

---

<sup>373</sup> S. ROBERT, *op. cit.*, p. 116.

<sup>374</sup> L. LUCCHINI, *op. cit.*, p. 776.

<sup>375</sup> Pour plus d'informations sur la nature de ce fonds, voy. M. REMOND-GOUILLOUD, *op. cit.*, pp. 267-268.

## CONCLUSION

L’empreinte des traumatismes causés suite aux sinistres de pétroliers est restée gravée dans les mémoires et a noirci les pages de l’Histoire. C’est que l’Homme a oublié qu’il n’empruntait que la mer pour ses activités mais qu’il n’en serait jamais maître absolu.

*« La mer, compliquée du vent, est un composé de forces. Un navire est un composé de machines. Les forces sont des machines infinies, les machines des forces limitées. C'est entre ces deux organismes, l'un inépuisable, l'autre intelligent, que s'engage ce combat qu'on appelle la navigation »<sup>376</sup>.*

Les risques de la navigation demeureront. Eviter les catastrophes maritimes et leur impact important sur l’environnement semble chose improbable, quel que soit le renforcement des mesures de sécurité et de précaution prises.

La mise en place de dispositions internationales environnementales efficaces, dans leurs composantes de prévention et de réparation en cas de pollution des mers par des hydrocarbures, ne fut pas un long fleuve tranquille. Chaque nouvelle catastrophe apporta pratiquement systématiquement sa cargaison de réflexions et de positions juridiques jurisprudentielles et doctrinales en tous genres pour optimiser les mécanismes existants, d’autant que la préoccupation d’une protection renforcée de l’environnement et le concept de développement durable sont en constante progression.

Certes les mécanismes mis en place par les Conventions de Bruxelles et les Protocoles de Londres pour remplacer les principes de la responsabilité civile classique par ceux de la canalisation de responsabilité sur l’acteur principal, la responsabilité objective du propriétaire de navire, ont, au fil des marées, permis de construire un cadre juridique de plus en plus contraignant pour les professionnels du transport d’hydrocarbures et sans aucun doute renforcé la possibilité pour les victimes d’obtenir une reconnaissance acceptable de leur préjudice.

---

<sup>376</sup> Citation de Victor Hugo, « Les travailleurs de la mer », chap. 3, [www.inlibroveritas.net/lire/oeuvre21808.html](http://www.inlibroveritas.net/lire/oeuvre21808.html).



Mais il n'en demeure pas moins vrai que le droit international conventionnel, malgré la multitude de traités, conventions et protocoles, a mouillé dans les eaux du conservatisme pendant trop longtemps.

Le droit international doit évoluer, pas resté figé sur une mer d'huile.

Plus de responsabilité pour plus d'efficacité. Il faut maintenant prendre le cap d'une responsabilité civile accrue de tous les acteurs intervenant dans le transport d'hydrocarbures, une vraie responsabilité environnementale, sanctionnée comme telle, avec en corollaire une révision des mécanismes internes arbitraires du FIPOL, non seulement quant au montants d'indemnisation plafonnés mais également quant aux types de dommage reconnus.

Le droit, et en l'occurrence le droit international, doit ainsi participer à la volonté politique ambiante d'améliorer sans cesse la lutte contre la pollution des mers, le renforcement de la protection du milieu marin et la réparation du préjudice écologique en tant que tel. L'arrêt de la Cour de cassation française de 2012 concernant le naufrage de l'*Erika* ne doit pas être qu'une balise supplémentaire en matière de reconnaissance du préjudice écologique. Il doit au contraire marquer le départ d'un nouveau courant jurisprudentiel et doctrinal pour une reconnaissance sans remous, tant par le FIPOL que par les praticiens du droit, du préjudice écologique *per se*.

La traversée reste périlleuse, semée d'embûches. L'esquif de la modernisation restera frêle.

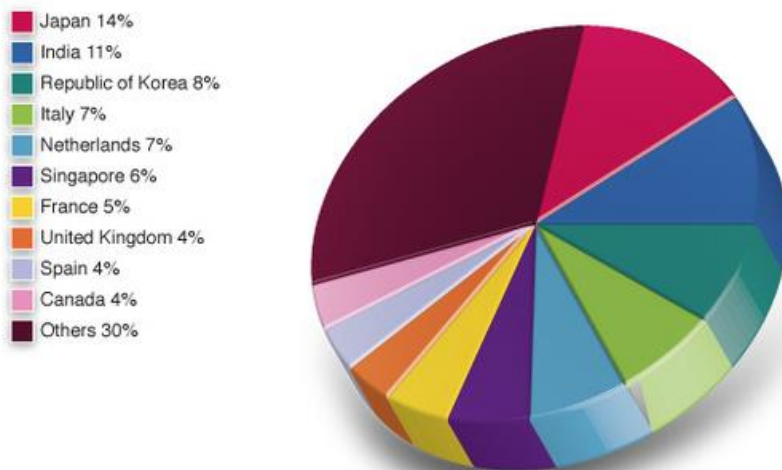
*« L'écologie est aussi et surtout un problème culturel. Le respect de l'environnement passe par un grand nombre de changements comportementaux »<sup>377</sup>.*

---

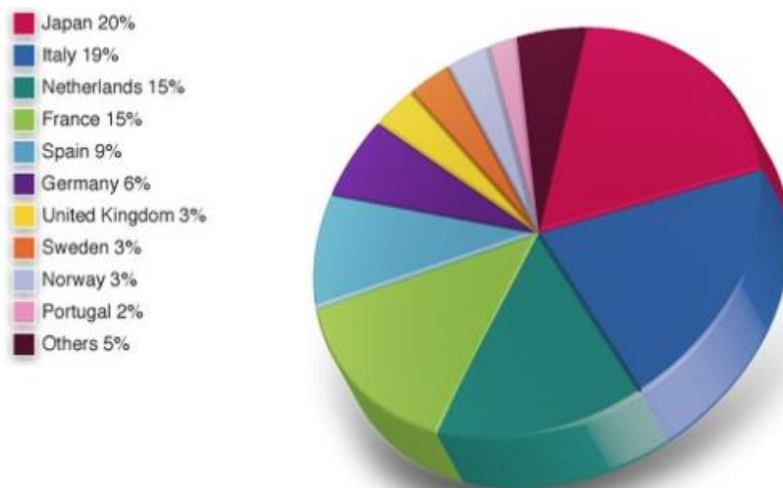
<sup>377</sup> Citation de Nicolas Hulot, [www.fondation-nicolas-hulot.org](http://www.fondation-nicolas-hulot.org).

## ANNEXE 1

Ces graphes montrent la part de contribution de chaque Etat membre respectivement au Fonds de 1992 (références pour les quantités reçues en 2011) et au Fonds institué par le Protocole de 2003 (quantités reçues en 2005)<sup>378</sup>.



Contribution au Fonds d'indemnisation de 1992



Contribution au Fonds institué en 2003

<sup>378</sup> [www.iopcfunds.org/about-us/what-we-do/oil-reporting-and-contributions](http://www.iopcfunds.org/about-us/what-we-do/oil-reporting-and-contributions).

Caractéristiques	Accidents	Amoco Cadiz	Tanio	Aegean Sea	Braer	Sea Empress	Erika	Prestige
Date de l'accident		21/03/1978	07/03/1980	01/12/1992	01/01/1993	01/02/1996	12/12/1999	13/11/2002
Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)		220 000	13 500	80 000	86 500	72 000	19 800	63 200
Linéaire de côtes contaminé (km)		350	200	100	40 km <sup>2</sup>	150-200	400	nd
Durée du processus de compensation (an)		14	8	10	≥ 13	7	≥ 7	≥ 4
Nombre de demandes		≥ 900	100	4 600	≥ 2 270	1 034	6 997	1 310
(a) Coût total des dommages estimé		[767,2-880,7]	nd	nd	nd	[103,3-196,8]	[953,8-1 107,6]	881,4
(b) Demandes d'indemnisation		837,6	197,4	454,8	231,6	84,9	443,4	863,2
(c1) Indemnisations versées aux victimes		163	102,4	186,3	93,1	60,9	126,4	120,6
(c2) Indemnisations payées par le couple propriétaire /Fipol en vertu des conventions CLC et Fipol			37,7	64,9	93,1	29,5	126,4	120,6
(d) Plafond d'indemnisation		36,3	91,7	91,9	93,5	87,8	211,7	193,2

nd : non disponible.

(a) et (b) : valeurs pour l'année du sinistre, converties en unités monétaires 2006 sur la base des indices des prix officiels français, espagnol et britannique et, lorsque nécessaire, traduites en euros sur la base du taux de change de l'euro contre ces monnaies en 2006.

(a) : coûts pour les tiers, excluant les coûts liés à la perte de cargaison et de navire.

(b) : à l'exception du cas de l'*Amoco Cadiz*, dont les dommages ont été indemnisés en dehors du régime international, il s'agit des demandes présentées au Fipol, au propriétaire de navires ou à son assureur, en vertu des conventions CLC et Fipol. Les demandes présentées auprès de tribunaux dans un autre cadre que celui de la responsabilité civile (exemple : procès pénal de l'*Erika*) n'ont pas été prises en compte.

(c#) : les valeurs prises en compte sont celles enregistrées aux dates auxquelles les paiements sont effectués dans le cours du processus d'indemnisation, converties en unités monétaires 2006 sur la base des indices des prix officiels français, espagnol et britannique et, lorsque nécessaire, traduites en euros sur la base du taux de change de l'euro contre ces monnaies en 2006.

(c1) : indemnisations accordées aux victimes. Ces valeurs divergent parfois des montants supportés par le propriétaire de navire, son assureur et le Fipol (c2), en raison de l'établissement de la responsabilité d'autres acteurs dans les accidents et de leur participation au financement des indemnisations pour cette raison. Les chiffres retenus excluent, cependant, les indemnisations et aides financières payées aux victimes par des organisations publiques (État, Union européenne, etc.) en complément des montants payés dans le cadre des dispositifs d'indemnisation mis en place spécifiquement dans ce but (procès dans le cas de l'*Amoco Cadiz*, conventions CLC-Fipol dans les autres cas) et des autres parties éventuellement reconnues coresponsables de l'accident : cf. *infra*.

(c2) : montants supportés par le propriétaire de navire, son assureur et le Fipol en vertu des conventions CLC et Fipol pertinentes.

(d) : valeurs pour les plafonds d'indemnisation déterminés après les accidents, converties en unités monétaires 2006 sur la base des indices des prix officiels français, espagnol et britannique et, lorsque nécessaire, traduites en euros sur la base du taux de change de l'euro contre ces monnaies en 2006.

<sup>379</sup> J. HAY, O. THEBAUD, J.A. PÉREZ AGUNDEZ et P. CARIOU, *Marées noires. Enjeux économiques*, Versailles, éd. Quae, tableau 13, [http://librairie.immateriel.fr/fr/read\\_book/9782759200733](http://librairie.immateriel.fr/fr/read_book/9782759200733).

## BIBLIOGRAPHIE

### LÉGISLATION INTERNATIONALE

- Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales du Conseil de l'Europe du 4 novembre 1950, signée à Rome, telle qu'amendée par les protocoles n°11 et n°14, [www.echr.coe.int](http://www.echr.coe.int).
- Convention de Londres du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures, dite OILPOL, amendée le 13 avril 1962, le 21 octobre 1969 et le 12 octobre 1971, [www.imo.org](http://www.imo.org).
- Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, en vigueur le 31 mai 1968, modifiée par le protocole du 21 décembre 1979 portant modification de la convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer du 10 octobre 1957, en vigueur le 6 octobre 1984, [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org).
- Convention des Nations-Unies sur la haute mer, adoptée à Genève le 29 avril 1958, en vigueur le 30 septembre 1962, *Recueil des Traités*, vol. 450, <http://untreaty.un.org>.
- Convention des Nations-Unies sur le droit des traités, adoptée à Vienne le 23 mai, en vigueur le 27 janvier 1980, *Recueil des Traités*, vol. 1155, <http://untreaty.un.org>.
- Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par hydrocarbures, entrée en vigueur le 6 mai 1975, [www.admin.ch](http://www.admin.ch).
- Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile (des propriétaires des navires) pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite CLC 1969, entrée en vigueur le 19 juin 1975, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- Convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite convention FIPOL de 1971, entrée en vigueur le 16 octobre 1978, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- Protocole de Londres du 2 novembre 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, en vigueur le 3 mars 1983, [www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19730299/201202020000/0.814.289.1.pdf](http://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19730299/201202020000/0.814.289.1.pdf).
- Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, dite MARPOL, en vigueur le 2 octobre 1983, [www.imo.org](http://www.imo.org).
- Convention des Nations-Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer (CNUDM), signée à Montego Bay, [www.un.org](http://www.un.org).
- Convention sur la réglementation des activités relatives aux ressources minérales de l'Antarctique adoptée à Wellington le 2 juin 1988, 27 ILM 868, [www.state.gov](http://www.state.gov).
- Résolution 687 du Conseil de Sécurité des Nations-Unies, adoptée le 3 avril 1991, [www.un.org/french/Depts/unscom/SRES687.pdf](http://www.un.org/french/Depts/unscom/SRES687.pdf).
- Convention du 27 novembre 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite CLC 1992, en vigueur le 30 mai 1996, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- Convention du 27 novembre 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite convention FIPOL de 1992, en vigueur le 30 mai 1996, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- Convention du 21 juin 1993 sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement, dite Convention de Lugano, adopté par le Conseil de l'Europe, <http://conventions.coe.int>.

- Convention du 3 mai 1996 sur la responsabilité et la réparation des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, non encore entrée en vigueur, dite SNPD, [www.imo.org](http://www.imo.org).
- Résolution du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale du 18 octobre 2000 sur l'adoption des modifications des limites de responsabilité prévues dans le protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- Résolution du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale du 18 octobre 2000 sur l'adoption des modifications des limites d'indemnisation prévues dans le protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (hydrocarbures de soute), adoptée le 23 mars 2001, en vigueur le 21 novembre 2008, dite « *bunker convention* », [www.imo.org](http://www.imo.org).
- Protocole de Londres du 16 mai 2003 à la convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole portant création d'un Fonds complémentaire), en vigueur le 3 mars 2005, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

#### LÉGISLATION DE L'UNION EUROPÉENNE

- Communication de la Commission au Parlement et au Conseil sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Prestige*, 3 décembre 2002, COM (2002) 681 final.
- Directive 75/442/CEE du Conseil du 15 juillet 1975 relative aux déchets, telle que modifiée par la Décision de la Commission du 24 mai 1996 adaptant les annexes II A et II B de la directive 75/442/CEE du Conseil relative aux déchets, <http://eur-lex.europa.eu>.
- Directive n° 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, <http://eur-lex.europa.eu>.
- Directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions de pollution, en vigueur le 30 septembre 2005, *JOUE*, 30 septembre 2005, L 255/11, <http://eur-lex.europa.eu>.
- Directive 2009/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, en vigueur le 16 novembre 2009, <http://europa.eu>.

#### LÉGISLATION AMÉRICAINE

- *Federal Water Pollution Control Act* (FWPCA ou CWA) de 1972, amendé le 27 novembre 2002, [www.epw.senate.gov](http://www.epw.senate.gov).
- *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act* (CERCLA) adopté par le Congrès américain le 11 décembre 1980, amendé le 17 octobre 1986, [www.epa.gov](http://www.epa.gov).
- *Oil pollution Act* (OPA) du 18 août 1990, [www.epw.senate.gov](http://www.epw.senate.gov).

## LÉGISLATION FRANÇAISE

- Code civil, version consolidée au 19 mai 2013, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).
- Code de l'environnement, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).
- Code de l'urbanisme, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).
- Ordonnance de Colbert, secrétaire d'Etat chargé de la Marine sous Louis XIV, *Recueil Isambert*, t. XIX, p. 283, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).
- Loi n° 75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux, [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr).
- Loi n°83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, <http://legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000692487>.
- Projet de loi n° 1792 de l'Assemblée Nationale Française du 1er juillet 2009 autorisant l'adhésion à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, p. 11, [www.assemblee-nationale.fr/13/pdf/projets/pl1792.pdf](http://www.assemblee-nationale.fr/13/pdf/projets/pl1792.pdf).

## LÉGISLATION NATIONALE BELGE

- Code Civil, 21 mars 1804, [www.ejustice.just.fgov.be](http://www.ejustice.just.fgov.be).
- Loi du 12 janvier 1993 concernant un droit d'action en matière de protection de l'environnement, *M.B.*, 19.02.1993, <http://environnement.wallonie.be>.

## LA DOCUMENTATION FIPOL

- Note de l'Administrateur, « Sinistres mettant en cause le FIPOL, *The Haven* », FUND/EXC 28/6/ADD.1, 2 octobre 1991, décision 000175, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-175/>.
- Note de l'Administrateur, « Renseignements sur d'autres sinistres, *The Haven* », FUND/EXC 48.4, 10 avril 1996, décision: 000015, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-15/>.
- Comité exécutif, « Compte-rendu des décisions prises par le Comité exécutif à sa 48<sup>ème</sup> session », FUND/EXC 48.6, 17 avril 1996, décision 000015, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-15/>.
- Note de l'Administrateur, « Autres procédures pour le règlement des différends », 92FUND/A.2/19, 14 octobre 1997, décision 002613, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-2613/>.
- Note de l'Administrateur, « Rapport du troisième groupe de travail intersessions », 92FUND/WGR.3/3, 15 août 2000, décision 002741, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-2741/>.
- Note de l'*International Group of P&I Clubs*, « Sinistre mettant en cause le Club P&I North of England, Neferudovoz-57M », 92FUND/EXC.28/7, 25 février 2005, décision 001676, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-1676/>.

- Comité exécutif, « Compte rendu des décisions prises par le Comité exécutif à sa 28<sup>ème</sup> session », 92FUND/EXC.28/8, 18 mars 2005, décision 001676, [http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/standard-view/?category=9&subject=44&incident\\_type=all&parent=incident\\_type](http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/standard-view/?category=9&subject=44&incident_type=all&parent=incident_type).
- Note de l'Administrateur, « Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître, *Erika* », 92FUND/EXC.42/4, 1er octobre 2008, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-3526/>.
- Note de l'Administrateur, « Sinistres dont les FIPOL ont à connaître, *Erika* », IOPC/JUN10/3/1, 17 mai 2010, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-3702/>.
- Document présenté par la France, « Sinistres dont le FIPOL a eu à connaître – Fonds de 1992, *Erika* », IOPC/APR13/3/3/1, 28 mars 2013, <http://documentservices.iopcfunds.org>.
- Note du secrétaire général de la Conférence des régions périphériques maritimes, « Sinistres dont le FIPOL a eu à connaître, *Erika* », IOPC/APR13/3/3/2, 28 mars 2013, décision 003933, <http://documentservices.iopcfunds.org/fr/base-de-donnees-des-decisions/decision/decision/incident-0-decision-3933/>.
- Compte rendu des décisions des sessions d'avril 2013 des organes directeurs du FIPOL, tenues du 22 au 24 avril 2013, IOPC/APR13/8/1, <http://documentservices.iopcfunds.org>.
  
- Résolution 1 de l'Assemblée du Fonds, *unités de compte*, novembre 1978, annexe 1 du document FUND/EXC.28/6/Add.1, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- Résolution 3 de l'Assemblée du Fonds, *dommages dus à la pollution*, octobre 1980, annexe 3 du document FUND/EXC.28/6/Add.1, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- Résolution 4 de l'Assemblée du Fonds, *unités de compte*, octobre 1980, annexe 2 du document FUND/EXC.28/6/Add.1, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

#### LES LIVRES ET OUVRAGES COLLECTIFS

- BEURIER, J.-P., *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, 2009-2010.
- BOWMAN, M. et BOYLE, A., *Environmental damage in international and comparative law : problems of definition and valuation*, Oxford, Oxford University press, 2002.
- CORDINI, G. et POSTIGLIONE, A. (éd.), *Prevention and remedying of environmental damage*, Bruxelles, Bruylant, 2005.
- DE LA RUE, C. M., *Liability for damage to the maritime environment*, Londres, Lloyd's of London press, 1993.
- DE SADELEER, N., *Les principes du pollueur-payeur, de prévention et de précaution*, Bruxelles, Bruylant, 1999.
- DEMPSEY, P. S. et HELLING, L. L., *Oil Pollution by Ocean Vessels – An Environmental Tragedy: The legal Regime of Flags of Convenience, Multilateral Conventions, and Coastal States*, [www.heinonline.org](http://www.heinonline.org).
- DUPONT, A.-S., *Le dommage écologique, le rôle de la responsabilité civile en cas d'atteinte au milieu*, Schulthess, 2005.
- FROMONOT, C., « Les conventions de protection du milieu marin (2<sup>ème</sup> partie) », [www.intelligenceverte.org](http://www.intelligenceverte.org).
- GAUCI, G., *Oil Pollution at sea, Civil liability and compensation for damage*, Angleterre, John Willey and Sons, 1997.
- GAUTIER, P., « Environmental Damage and the United Nation Claims Commission : New Directions For Future International Environmental Cases », *Law of the sea, Environmental*

*Law and Settlement of Disputes, Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah*, Leiden/Boston, 2007.

- HAY, J., THEBAUD, O., PÉREZ AGUNDEZ, J. A., et CARIOU, P., *Marées noires. Enjeux économiques*, Versailles, éd. Quae, tableau 13, [http://bibliothèque.immatériel.fr/fr/read\\_book/9782759200733](http://bibliothèque.immatériel.fr/fr/read_book/9782759200733).

- HUI, W., *Civil liability for marine oil pollution damage, A comparative and economic study of the international, US and Chinese compensation regime*, Pays-Bas, Wolters Kluwer, 2011, vol. 19.

- KICHNER, A., *International marine environmental law, institutions, implementations and innovations*, The Hague, Kluwer Law International, 2003.

- LANGAVANT, E., *Droit de la mer*, t. 1, Cujas, 1979.

- LARSSON, M.-L., *The Law of Environmental Damage, Liability and Reparation*, The Hague, Kluwer Law International, 1999.

- LE COUVIOUR, C., *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, Tome II, Aix en Provence, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2007.

- MAES, F. (éd.), *Marine Resource Damage Assessment, Liability and Compensation for Environmental Damage*, Pays-Bas, Springer, 2005.

- MALJEAN-DUBOIS, S., *Quel droit pour l'environnement ?*, Paris, Hachette, 2008.

- MANCA, P., *International maritime law*, Anvers, European transport law, 1971.

- MARTIN, G. J., « Réflexions sur la définition du dommage à l'environnement : le dommage écologique pur », *Droit de l'environnement*, PUAM, 1995.

- MOUGENOT, D., *Principes de droit judiciaire privé*, syllabus, 2009- 2010.

- NEURAY, J.-F., *Droit de l'environnement*, Bruxelles, Bruylant, 2001.

- NEYRET, L., « Préjudice écologique dans l'affaire de l'"Erika" : un bond de géant pour l'environnement », [www.lemonde.fr/idees/article/2010/04/08/prejudice-ecologique-dans-l-affaire-de-l-erika-un-bond-de-geant-pour-l-environnement-par-laurent-neyret\\_1330827\\_3232.html](http://www.lemonde.fr/idees/article/2010/04/08/prejudice-ecologique-dans-l-affaire-de-l-erika-un-bond-de-geant-pour-l-environnement-par-laurent-neyret_1330827_3232.html).

- PARK, P., *International law for energy and the environment*, US, CRC press, 2013, 2<sup>ème</sup> éd.

- REBEYROL, V., *L'affirmation d'un « droit à l'environnement » et la réparation des dommages environnementaux*, tome 42, Paris, Defrénois, 2010.

- REMOND-GOULLAUD, M., *Droit maritime*, 2<sup>ème</sup> éd., Paris, Pedone, 1993.

- ROBERT, S., *L'Erika, responsabilités pour un désastre écologique*, Bruxelles, Bruylant, 2003.

- RODIÈRE, R., *Droit Maritime*, Précis Dalloz, 1991.

- RODRIGUEZ-LUCAS, L., « Compensation for damage to the environment *per se* », *Implementation of International Environmental Law*, sous la direction de S. Maljean-Dubois et de L. Rajamani, Leiden/Boston, 2011.

- SMITH, B. D., *State responsibility and the marine environment, the rules of decision*, Oxford, Clarendon, 1988.

- SWEENEY, J.C., « Oil Pollution of the Oceans », [www.heinonline.org](http://www.heinonline.org).

- TARCISIO HADMAN, R., *Compensation for Environmental Damages under International Law, The Role of the International judge*, Pays-Bas, Kluwer Law international, 2011.

- TETLEY, A., « Pollutions maritimes des zones côtières – comparaison entre les infractions pénales en matière internationale », <http://vertigo.revues.org/10206>.

- THUNIS, X. et MOERYNCK, P., *Droit de l'environnement et du développement durable*, syllabus, Namur, FUNDP, 2010-2011.

- VERHOEVEN, J., *Droit international public*, Bruxelles, Larcier, 2000.

- WILDE, M., *Civil Liability for Environmental Damage, A Comparative analysis of Law and Policy in Europe and the United States*, Pays-Bas, Kluwer Law International, 2002.



- WU, C., *Pollution from the Carriage of Oil by sea : Liability and Compensation*, Londres, Kluwer Law International, 1996.
- WU., C., « La convention internationale du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentielles dangereuses », *Annuaire français de droit international XLIII*, Paris, 1997.

#### LES ARTICLES ET NOTES PUBLIÉS DANS LES PÉRIODIQUES

- AFP, « Une première île a été touchée par la nappe de mazout, les Galápagos sous la menace », 23 janvier 2001, [http://archives.lesoir.be/environnement-une-premiere-ile-a-ete-touchee-par-la-nap\\_t-20010123-Z0K5G2.html](http://archives.lesoir.be/environnement-une-premiere-ile-a-ete-touchee-par-la-nap_t-20010123-Z0K5G2.html).
- ARMAND, D. (rédactrice en chef), « L'eau douce, une ressource précieuse », *dossier scientifique : l'eau*, [www.cnrs.fr](http://www.cnrs.fr).
- BORÉ EVENO, V., « L'affaire *Erika* Quelques réflexions autour de la compétence pénale des juridictions françaises », *Neptunus, revue électronique*, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, vol. 19, 2013/1, p. 1, [www.cdm.univ-nantes.fr](http://www.cdm.univ-nantes.fr).
- BRANS, E. « Liability for damage to public natural resources standing, damage and damage assessment », Dundee, Kluwer law international, novembre 2001, [www.dundee.ac.uk/cepmlp/journal/html/vol10/article10-1.pdf](http://www.dundee.ac.uk/cepmlp/journal/html/vol10/article10-1.pdf).
- BRIBOSIA, H., « Applicabilité directe et primauté des traités internationaux et du droit communautaire. Réflexions générales sur le point de vue de l'ordre juridique belge », *R.B.D.I.*, Bruxelles Bruylant, 1996/1, <http://rbdi.bruylant.be>.
- BROWNE, L., « It's Been 4380 Days and Counting Since Exxon Valdez: Is It Time to Change the Oil Pollution Act of 1990? », 15 *Tul. Envtl. L.J.* 97, 2001-2002, [www.heilonline.org](http://www.heilonline.org).
- CAMPROUX-DUFFRENE, M.-P., « Atelier international, Droit et environnement, Regards croisés sur la réparation des atteintes à la nature, 'La traduction du dommage écologique et propositions d'amélioration du système d'indemnisation' », CDES, décembre 2008, slide 4, [www.umr-amure.fr/conf/apr3/duffrene\\_cde.pdf](http://www.umr-amure.fr/conf/apr3/duffrene_cde.pdf).
- CAMPROUX-DUFFRENE, M.-P., « La réparation des dommages occasionnés par la marée noire due au naufrage du navire pétrolier *Erika* », *Journal des accidents et des catastrophes*, [www.jac.cerdacc.uha.fr/internet/recherche/Jcerdacc.nsf/e4664aa90a46b0c2c125677d0047bb1f/7b9a717b428cecc7c1256890004ac51a?OpenDocument](http://www.jac.cerdacc.uha.fr/internet/recherche/Jcerdacc.nsf/e4664aa90a46b0c2c125677d0047bb1f/7b9a717b428cecc7c1256890004ac51a?OpenDocument).
- CDI, « Projets de principes sur la répartition des pertes en cas de dommage transfrontière résultant d'activités dangereuses », rapport de la 58<sup>e</sup> session, *Annuaire de la Commission du droit international*, 2006, vol. II(2), 2006.
- CNUCED, Rapport du secrétariat de la CNUCED, « Aspects juridiques et documentaires du contrat d'assurance maritime », *Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement*, Genève, 1982, [http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/c4isl27rev1\\_fr.pdf](http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/c4isl27rev1_fr.pdf).
- CHIKHAOUI, L. « L'environnement : aspects financiers », Tunis, CPU, 1998.
- DE SADELEER, N., « Arrêt « *Erika* » : le principe du « pollueur-payeur » et la responsabilité pour l'élimination des déchets engendrés par le naufrage d'un navire pétrolier », *Journal de droit européen*, 2008.
- DEETJEN, P.-A., « La traduction juridique d'un dommage écologique : le préjudice écologique », *RJE*, 2009.
- DIDIER, A. « Le dommage écologique pur en droit international », *ecahiers*, Graduate Institute Publications, collections électroniques de l'Institut de hautes études internationales et du développement, chapitre 1<sup>er</sup>, p. 11, <http://iheid.revues.org/667>.
- DUMAX, N., « La réparation économique du préjudice écologique », *RJE*, 2009.
- DUMONT, T., « Dommage écologique », *RJE*, 2008.

- ENDERS, W. W., « The pollution act of 1990: the financial responsibility requirement – questioning congressional intent and the minerals management service interpretation of “offshore facility” », 14 *Va. Env'tl. L.J.* 455 1994-1995, [www.heinonline.org](http://www.heinonline.org).
- FAURE, M., et HUI, W., « The international regimes for the compensation of oil-pollution damage: are they effective? », *RECIEL*, 2003.
- GAUTIER, P., « Quelques réflexions sur les Etats, le droit des gens et le droit de l'environnement », *Rev. b. dr. intern.*, Bruxelles, Bruylant, 1992/2.
- GOSSEMENT, A., « Préjudice écologique : le débat commence », 17 mai 2013, [www.actu-environnement.com/ae/news/prejudice-ecologique-arnaud-gossement-18527.php4](http://www.actu-environnement.com/ae/news/prejudice-ecologique-arnaud-gossement-18527.php4).
- GROTIUS, F. « Les normes environnementales internationales ayant trait au transport maritime, La protection de l'environnement marin », [www.cerium.ca](http://www.cerium.ca).
- GUNDLACH, E. « Amoco Cadiz litigation: summary of the 1988 court decision », 1989, <http://ioscproceedings.org/doi/pdf/10.7901/2169-3358-1989-1-503>.
- JAWORSKI, V., « La réponse pénale au dommage écologique cause par les marées noires », *RJE*, 2009.
- JOHANNÈS, F., « La notion de ‘préjudice écologique’ s’apprête à entrer dans le code civil », 16 mai 2013, [www.lemonde.fr](http://www.lemonde.fr).
- KOH, T. T. B. « Une constitution pour les océans », [www.un.org](http://www.un.org).
- KIM, I., « A comparison between the international and US regimes regulating oil pollution liability and compensation », *Marine policy* 27, 2003, [www.elsevier.com](http://www.elsevier.com).
- LAVENUE, J.-J. « Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et les acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures? », Actes du 5ème colloque Mondial sur la pollution des Mers, Le Pirée, 29 septembre - 2 octobre 2004, pp. 239 à 264., [http://droit.univ-lille2.fr/fileadmin/user\\_upload/enseignants/lavenue/5emeConferenceInternationaledeDroitMaritime.pdf](http://droit.univ-lille2.fr/fileadmin/user_upload/enseignants/lavenue/5emeConferenceInternationaledeDroitMaritime.pdf).
- LEPAGE, C., et HUGLO, C., « L'Etat ne doit pas confisquer le préjudice écologique ! », 22 mai 2013, [www.terraeco.net/L-Etat-ne-doit-pas-confisquer-le,49847.html](http://www.terraeco.net/L-Etat-ne-doit-pas-confisquer-le,49847.html).
- LERMINIER, C. et CHAUSSADE, B., « Vers l'indemnisation du préjudice écologique », *La Gazette*, 8 juin 2009, [www.seban-associes.avocat.fr](http://www.seban-associes.avocat.fr).
- LUCAS, M., « La compensation environnementale, un mécanisme inefficace à améliorer », *RJE*, 2009.
- LUCCHINI, L. « Domaine public : mer, air, espace, fleuve... environnement, Le procès de l'Amoco Cadiz : présent et voies du futur », *Annuaire français de droit international*, 1985, vol. 31.
- MONTEIRO, E. « Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de pollution maritime », *Vertigo la revue électronique en sciences de l'environnement*, octobre 2010, <http://vertigo.revues.org/10184>.
- PRIEUR, M., « L'influence des conventions internationales sur le droit interne de l'environnement, » sciences de l'homme et société, [www.youscribe.com/catalogue/rapports-et-theses/savoirs/sciences-humaines-et-sociales/l-influence-des-conventions-internationales-sur-le-droit-interne-de-1558177](http://www.youscribe.com/catalogue/rapports-et-theses/savoirs/sciences-humaines-et-sociales/l-influence-des-conventions-internationales-sur-le-droit-interne-de-1558177).
- RABUTEAU, Y., « Erika : Bilan, enjeux et perspectives - Un panorama de l'affaire « Erika » suite à la décision de la Cour de cassation du 25 septembre 2012, 20 janvier 2013, <http://envmar.blogspot.be>.
- ROBIN, C., « La réparation des dommages causés par le naufrage de l'Erika : un nouvel échec dans l'application du principe pollueur-payeur », *RJE*, 2003.
- TERZIC, E., « Les alternatives à l'exclusivité du système CLC FIPOL », *RJE*, 2009.
- TRÉBULLE, F. G., « Les techniques contentieuses au service de l'environnement, le contentieux civil », [www.courdecassation.be](http://www.courdecassation.be).

- V. F., « Environnement : les iguanes marins meurent d'indigestion », 5 juin 2002, [http://archives.lesoir.be/environnement-les-iguanes-marins-meurent-d-indigestion-\\_t-20020605-Z0LXEX.html](http://archives.lesoir.be/environnement-les-iguanes-marins-meurent-d-indigestion-_t-20020605-Z0LXEX.html)).
- VIALARD, A., « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ? », *DMF*, 2003.
- WOODS, J. M. « Going on twenty years- The oil pollution act of 1990 and claims against the oil spill liability trust fund », 83 *Tul. L. Rev.* 1323, 2008-2009, [www.heinonline.org](http://www.heinonline.org).
- X. « Erika, le préjudice écologique reconnu », 30 mars 2010, [www.paysdelaloire.fr/dossiers-thematiques/proces-erika/actualite-detaillee/n/erika-le-prejudice-ecologique-reconnu/](http://www.paysdelaloire.fr/dossiers-thematiques/proces-erika/actualite-detaillee/n/erika-le-prejudice-ecologique-reconnu/).
- X., « Erika. Bretagne et Pays de la Loire font appel », 2 février 2008, [www.paysdelaloire.fr/dossiers-thematiques/proces-erika/actualite-detaillee/n/erika-bretagne-et-pays-de-la-loire-font-appel/](http://www.paysdelaloire.fr/dossiers-thematiques/proces-erika/actualite-detaillee/n/erika-bretagne-et-pays-de-la-loire-font-appel/).
- X., « Les FIPOL : 25 années d'indemnisation des victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures », [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- X., « Amoco Cadiz : une première judiciaire aux USA », *Le Nouvel Observateur*, <http://tempsreel.nouvelobs.com/planete/20080313.OBS4890/amoco-cadiz-une-premiere-judiciaire-aux-usa.html>.
- X., « Manuel des demandes d'indemnisation », décembre 2008, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- X., « Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », avril 2009, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- X., « Rapport annuel de 2010 », [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- X., « Sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître en 2012 », [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
- X., « Le régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Note explicative », juillet 2013, [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).
  
- *La Voix du Nord*, mercredi 26 septembre 2012.
- *L'Avenir*, mercredi 26 septembre 2012, p. 2.
  
- Citation de Nicolas Hulot, [www.fondation-nicolas-hulot.org](http://www.fondation-nicolas-hulot.org).
- Citation de Victor Hugo, « Les travailleurs de la mer », chap. 3, [www.inlibroveritas.net/lire/oeuvre21808.html](http://www.inlibroveritas.net/lire/oeuvre21808.html).

#### JURISPRUDENCE PRINCIPALE

- CPIJ, *Affaire relative à l'usine de Chorzów (Allemagne c. Pologne)*, 13 septembre 1928, *Recueil des arrêts*, Série 1, n°17, p. 47, [www.icj-cij.org](http://www.icj-cij.org).
- *Commonwealth of Puerto Rico v. SS Zoé Colocotroni*, 1st. Cir., 12 août 1980, 1981, *AMC*, p. 2185.
- Cour d'appel des Etats-Unis, 7<sup>ème</sup> circuit, *Oil spill by Amoco Cadiz off coast of France*, 3 février 1983, 699 F.2d 909 (1983).
- Cour de District des Etats-Unis, District Nord de l'Illinois, chambre Est, *In the Matter of oil spill by the Amoco Cadiz off the coast of France on March 16, 1978*, 18 avril 1984, [www.ilnd.uscourts.gov/home](http://www.ilnd.uscourts.gov/home).
- Cour de District des Etats-Unis, District Nord de l'Illinois, *In the Matter of oil spill by the Amoco Cadiz off the coast of France on March 16, 1978*, 11 janvier 1988, [www.ilnd.uscourts.gov/home](http://www.ilnd.uscourts.gov/home).
- Cour d'appel du 7<sup>ème</sup> circuit, *In the Matter of oil spill by the Amoco Cadiz off the coast of France on March 16, 1978*, 24 janvier 1992, 954 F.2d 1279 (1992),

<https://bulk.resource.org/courts.gov/c/F2/954/954.F2d.1279.90-2954.90-2946.90-2857.90-2841.90-2832.html>.

- TPICE, arrêt du 22 janvier 1997, *Opel Austria GmbH c. Conseil*, T-115/94, *Rec.*, 1997 p. II-39, <http://eur-lex.europa.eu>.
- Tribunal de commerce de St Nazaire, 6 décembre 2000, *commune de Mesquer c. Total raffinage distribution et Total international*, [www.fortunes-de-mer.com/old/documents%20pdf/jurisprudence/Arrets/11%20Tribunal%20Commerce%20%20Saint%20Nazaire%2016%20Decembre%202000%20Total%20Mesquer.pdf](http://www.fortunes-de-mer.com/old/documents%20pdf/jurisprudence/Arrets/11%20Tribunal%20Commerce%20%20Saint%20Nazaire%2016%20Decembre%202000%20Total%20Mesquer.pdf).
- Cour d'appel de Rennes (2<sup>ème</sup> ch. com.), 25 mai 2004, 04/00528, *DMF*, 2005, [http://legimobile.fr/fr/jp/j/ca/35238/2004/5/25/04\\_00528/](http://legimobile.fr/fr/jp/j/ca/35238/2004/5/25/04_00528/).
- Tribunal de grande instance de Paris (11<sup>ème</sup> chambre correctionnelle), *affaire Erika*, 16 janvier 2008, n° 9934895010, [www.lex.uniba.it/ta/danno%20ambientale%202.pdf?bcsi\\_scan\\_69c2eb44cde55a30=0&bcsi\\_scan\\_filename=danno%20ambientale%202.pdf](http://www.lex.uniba.it/ta/danno%20ambientale%202.pdf?bcsi_scan_69c2eb44cde55a30=0&bcsi_scan_filename=danno%20ambientale%202.pdf).
- CJCE (grande chambre), 24 juin 2008, *commune de Mesquer c. Total France SA et Total international Ltd*, C-188/07, <http://curia.europa.eu>.
- Cass., (chambre civile 3), *commune de Mesquer c. Total France SA et autre*, 17 décembre 2008, 04-12.315, [www.fortunes-de-mer.com/old/documents%20pdf/jurisprudence/Arrets/9%20Cass%20Civ%203%2017%20decembre%202008%2004-12315.pdf](http://www.fortunes-de-mer.com/old/documents%20pdf/jurisprudence/Arrets/9%20Cass%20Civ%203%2017%20decembre%202008%2004-12315.pdf).
- Cour d'appel de Paris (chambre 11 E), *affaire Erika*, 30 mars 2010, 08/02278, [http://lexinter.net/JPTXT4/JP2005/arret\\_cour\\_d'appel\\_erika.htm](http://lexinter.net/JPTXT4/JP2005/arret_cour_d'appel_erika.htm).
- Cour de cassation française (chambre criminelle), *affaire Erika*, 25 septembre 2012, [www.courdecassation.fr/IMG/Crim\\_arret3439\\_20120925.pdf](http://www.courdecassation.fr/IMG/Crim_arret3439_20120925.pdf).