

Les régimes de responsabilité civile des armateurs en matière de pollutions générées par les rejets d'hydrocarbures

La pollution marine par les navires s'entend généralement comme le rejet volontaire ou involontaire de substances ou de déchets ayant un impact sur l'environnement. Le cadre juridique de la responsabilité s'articule à la fois autour de la responsabilité pénale qui a pour philosophie de réprimer les atteintes à l'environnement et de la **responsabilité civile qui peut être engagée afin de réparer les dommages causés par la pollution**. Seule la responsabilité civile est traitée dans le présent décryptage : un autre [décryptage est consacré à la responsabilité pénale](#).

Par ailleurs, cette note se concentre sur les règles juridiques encadrant la responsabilité civile pour pollution par rejets d'hydrocarbures. En effet, cette dernière est soumise à un régime spécial alors que, toute pollution causée par le rejet d'autres substances engage la responsabilité des armateurs sur le fondement du droit commun, dans les limites fixées par la [convention de Londres du 19 novembre 1976](#)¹. Il est à noter que d'autres conventions spéciales, applicables à des pollutions causées par d'autres substances, sont à venir².

DROIT INTERNATIONAL

Lorsque la responsabilité des armateurs est engagée pour le rejet d'hydrocarbures, il existe, en droit international, **deux régimes de responsabilité distincts** selon que le navire impliqué est construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ou non.

Dans le premier cas, **lorsque le navire à l'origine de la pollution est construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison**, les conventions qui s'appliquent sont : [la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 27 novembre 1992 \(convention CLC 92\)](#) et la [convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures \(convention FIPOL\)](#)³. Cette dernière indemnise les dommages nés d'une pollution par hydrocarbures dans un plafond de 200 millions de DTS⁴.

Ce fonds se révélant toutefois insuffisant, un Protocole portant création d'un Fonds complémentaire international d'indemnisation a été adopté en 2003 pour compléter le FIPOL de 1992⁵. L'adoption de ce dernier porte le plafond d'indemnisation à 750 millions de DTS. En pratique, les FIPOL sont financés par des contributions prélevées sur certains types d'hydrocarbures transportées par mer et acquittées par les entités qui reçoivent ces hydrocarbures à la suite de leur transport. Toute personne qui a subi un dommage par pollution dans un État Membre du Fonds de 1992 peut former une demande d'indemnisation auprès des FIPOL.

L'expérience de ces fonds a été sollicitée pour la construction d'autres régimes spécifiques à d'autres types de pollution. Depuis 2010, ils œuvrent en effet pour la création d'un régime spécifique pour le déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) transportées par la mer⁶.

¹ La convention de Londres du 19 novembre 1976 (dite « LLMC ») crée un régime général de responsabilité limitée pour les armateurs applicables aux créances dites « maritimes » limitativement énumérées par celle-ci. Les dommages pour pollution par hydrocarbures qui rentrent dans le champ d'application de la convention CLC sont explicitement exclues de son champ d'application. A défaut d'exclusion par la LLMC, toute pollution par d'autres produits tomberait dans le champ d'application de cette dernière.

² Par exemple la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (dite « convention SNPD ») de 1996 n'ayant jamais été ratifiée par un nombre suffisant d'États, les Parties de la Conférence internationale ont tenté de pallier les lacunes en adoptant le protocole HNS de 2010. Le processus de [ratification](#) de ce dernier est toujours en cours.

³ Qui viennent modifier et remplacer les deux conventions initiales de l'OMI de 1969 et 1971.

⁴ Les DTS (droits de tirage spéciaux) sont une unité de mesure créée par le Fonds monétaire international (FMI) en 1969 comme avoir de réserve internationale complémentaire dans le cadre du système de parités fixes de Bretton Woods. Pour plus d'informations, consulter la [page du FMI](#).

⁵ Le fonds complémentaire prend en charge les montants d'indemnisation entre 200 millions et 750 millions de DTS.

⁶ Voir note ci-dessus sur le protocole HNS de 2010.

Focus sur le régime de responsabilité de la [convention CLC de 1992](#):

La convention CLC s'applique aux dommages par pollution survenus, à la suite d'un déversement d'hydrocarbures, sur le territoire d'un État partie à la convention.

Elle s'applique donc aux préjudices écologiques ou dommages environnementaux causés par les déversements et limite la réparation au « coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront » excluant ainsi l'idée de la valeur réelle de l'atteinte portée. Elle prend également en compte les mesures de sauvegarde, c'est-à-dire « toutes mesures raisonnables prises par toute personne [...] pour prévenir ou limiter la pollution ».

La convention CLC prévoit la **responsabilité de plein droit du propriétaire du navire**. Cette règle a été choisie dans un souci d'efficacité, afin de permettre une identification rapide des responsables. Elle consacre ainsi une **immunité** aux membres de l'équipage, préposés, mandataires et même affréteurs, armateurs et armateurs gérants. Cette immunité peut être levée en cas **d'action récursoire formée par le propriétaire du navire, ou, en cas de faute personnelle, intentionnelle ou inexcusable**.

Dans le second cas, lorsque le navire à l'origine de la pollution par rejet d'hydrocarbures **n'est pas construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison**, c'est la convention OMI du 23 mars 2001 dite [Bunker Oil](#), entrée en vigueur le 21 novembre 2008 et ratifiée par la France le 19 octobre 2010, qui trouve application. Si le régime de responsabilité est spécifique et limité, aucun fonds spécial n'est prévu. Ce sont donc les limitations de la convention [LLMC de 1976](#) qui s'appliquent.

Focus sur le régime de responsabilité de la *convention Bunker Oil* :

Tout comme la CLC, cette convention impose un régime de responsabilité de plein droit du propriétaire du navire. Seules des **causes d'exonération particulièrement restrictives** sont prévues, telles que lorsque la pollution est imputable à un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ou encore que le dommage par pollution résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage. De plus, une exonération totale ou partielle est possible s'il est prouvé que le dommage résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit en cas de négligence.

Enfin, la présente convention impose au propriétaire de tout navire d'une jauge brute supérieure à 1.000 immatriculé dans un État partie de souscrire une assurance ou autre garantie financière, pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution, pour un montant équivalent aux limites de responsabilité applicables.

DROIT EUROPEEN

Tout d'abord, le droit européen de la pollution par hydrocarbures s'est développé à la suite du naufrage de l'Erika, le 12 décembre 1999. Ainsi, outre la création de l'[Agence européenne pour la sécurité maritime](#)⁷, le [Paquet Erika II](#) de décembre 2000, créé un **fonds complémentaire européen** (le *Compensation for Oil Pollution in European waters fund*, dit « COPE ») qui indemnise toute personne ayant subi un dommage du fait d'une pollution marine par hydrocarbures n'ayant pas pu être indemnisée complètement et de manière équitable par le mécanisme de la convention FIPOI.

Ensuite, l'Union européenne a **encouragé les États membres à ratifier les instruments internationaux**. Les règles européennes pour la responsabilité civile des pollutions marines par hydrocarbures reprennent ainsi l'esprit des règles internationales et précisent certaines procédures de coopération ou de contrôle.

⁷ Créée par le [règlement \(CE\) n° 1406/2002](#) du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime.

Enfin, de manière plus générale, en matière de règles de réparation du dommage environnemental, le droit européen a repris le principe « pollueur-payeur » dans sa [Directive 2004/35/CE du 21 avril 2004](#).

CONVENTIONS ET REGLEMENTATIONS REGIONALES

Parmi les conventions régionales traitant de la responsabilité pour pollution par hydrocarbures, il faut mentionner, pour la Méditerranée, la [convention de Barcelone](#) de 1976. Celle-ci prévoit un mécanisme de coopération et d'information entre les États parties pour réduire le risque de pollution. Ces États parties ont notamment adopté des lignes directrices qui pourraient mener à l'adoption d'un régime de responsabilité et de réparation des dommages propres à cet espace marin.

Parmi les réglementations régionales, les Etats-Unis ont adopté le [Oil Pollution Act](#) en 1990⁸. Le régime et les limitations sont similaires aux conventions OMI avec une responsabilité de plein droit du propriétaire limitée⁹ sauf en cas de faute intentionnelle (« *willful misconduct* ») ainsi que la création d'un fonds d'indemnisation alimenté par les armateurs : [l'Oil Spill Liability Trust Fund](#)¹⁰.

DROIT FRANÇAIS

Comme le législateur européen, le législateur français s'est aligné sur les règles de droit international en adoptant, dès 1977, la [loi n° 77-530 relative à la responsabilité civile et à l'obligation d'assurance pour les propriétaires de navire pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures](#) qui renvoyait à la convention de 1969. Elle a par la suite été modifiée par la [loi n° 98-546 du 2 juillet 1998](#) pour se conformer à l'adoption de la Convention CLC. En 2014, un décret¹¹ est par ailleurs venu préciser les conditions de mise en œuvre de cette dernière.

Ces dispositions ont été intégrées au code de l'environnement en 2000, puis dans le code des transports par la [loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports](#).

Remarque : En droit français, l'armateur est responsable des pollutions causées par les soutes sur le fondement du droit commun de l'article [1242 du code civil](#) en tant que gardien des soutes et risque également une contravention de grande voirie.

ACCORDS PRIVÉS

Les organismes de mutuelle des armateurs (« *P&I Clubs* ») ont créé un **dispositif de participation volontaire** pour contribuer à la création d'un fonds privé pour les entreprises pétrolières. Il est composé de deux accords [STOPIA](#) (*Small Tanker Owners Pollution Indemnification Agreement*) et [TOPIA](#) (*Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*) et est entré en vigueur en 2005, puis, dans une version plus aboutie, en 2006. Le 19 avril 2006, un mémorandum a été signé afin de définir les conditions de coopération et les procédures de règlement des demandes d'indemnisation entre le FIPOL et les accords STOPIA et TOPIA¹².

⁸ Les Etats-Unis ne sont pas signataires des deux convention OMI CLC et *Bunker Oil* et privilégient donc leur législation nationale.

⁹ Pouvant atteindre 300 millions de dollars.

¹⁰ Indemnisant à hauteur d'un milliard de dollars et qui contrairement au système OMI s'ajoute à l'indemnisation par le propriétaire.

¹¹ [Décret n° 2014-348 du 18 mars 2014 relatif à la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures](#).

¹² Expliqués sur la [page internet des FIPOL](#).