

Le préjudice écologique

Le nouveau dispositif issu de la loi biodiversité

L'article 4 de la [loi n°2016-1087 du 8 août 2016](#) pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages consacre le principe du droit à réparation du préjudice écologique, déjà défini par la Cour de cassation, en inscrivant dans le code civil un régime de responsabilité du fait des atteintes. Ainsi, le nouvel article 1389-19 du code civil fixe l'obligation de réparer pour la personne responsable d'un préjudice écologique.

Le préjudice écologique est défini comme « *une atteinte non négligeable aux éléments ou aux fonctions des écosystèmes ou aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement* ». Le texte privilégie la réparation en nature, c'est-à-dire l'idée d'une remise en état du milieu aux frais de celui qui l'a dégradé, en vertu du principe pollueur-payeur.

Cette nouvelle notion juridique responsabilise les acteurs en faveur d'une meilleure protection de la nature.

L'application au secteur maritime

Concernant le secteur maritime, cette réforme du préjudice écologique ne modifie pas le régime actuel. En effet, en cas de pollutions générées par des incidents ou accidents maritimes, plusieurs conventions internationales prévoient des mécanismes d'indemnisation permettant aux victimes d'être indemnisées facilement, rapidement et complètement.

Les dommages de pollution par hydrocarbures consécutifs à un accident de mer sont réparés à deux niveaux. Une responsabilité est d'abord canalisée sur le propriétaire du navire ([Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dite CLC](#)), qui est automatique mais limitée. La responsabilité du dommage écologique est focalisée sur un seul interlocuteur, évitant ainsi à la victime de prouver la faute de son interlocuteur. La simple survenance du dommage suffit à déclencher la responsabilité de l'armateur.

En outre, la souscription à une assurance de responsabilité pour pollution est obligatoire. Cela permet de garantir à la victime l'obtention d'une indemnisation car même en cas de défaut de solvabilité de l'armateur, la victime obtiendra réparation.

Le deuxième niveau est assuré par le Fond international d'indemnisation pour la réparation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures (FIPOL) qui intervient dès lors que le premier niveau est insuffisant.

Ainsi, c'est bien l'indemnisation de tous les préjudices qui est prévue par ces différents mécanismes : les dommages aux biens, les frais au titre d'opérations de nettoyage en mer et à terre, les préjudices économiques subis par les professionnels de la pêche ou de la mariculture, les préjudices économiques dans le secteur du tourisme, les coûts de la remise en état de l'environnement.

L'activité de transport et de services maritimes étant par essence mondialisée, les conventions internationales la régissant permettent un régime d'indemnisation efficace, global et identique pour tous les acteurs.