

## Des navires abandonnés à la prise en charge des travaux de lutte par le pollueur lui-même : exemples du Franz Hals, du Peter Sif, du Konemu, et du Fénès...

Karine Le Couviour  
Attachée Temporaire à l'Enseignement et à la Recherche-Doctorante.  
Centre de Droit et d'Economie de la Mer.  
12, rue de Kergoat BP 816.  
29285 BREST CEDEX.  
E-mail : Karine.Lecouviour@univ-brest.fr.

Nota : Ceci est une version écrite d'une communication principalement conçue autour de l'étude de 4 événements de mer. Au delà de l'aspect purement factuel, elle se propose de dégager une évolution dans le traitement du contentieux relatif à la prise en charge des travaux de lutte lors d'une pollution marine. Les notes infra-paginales sont limitées au strict minimum.

Face à la sensibilité écologique de la population, il devient choquant voire criminel d'abandonner la nature à elle-même avec l'espoir plus ou moins hypocrite que le pouvoir épurateur de la mer lui permettra de retrouver ses qualités. La survenance d'une pollution nécessite une intervention humaine souvent onéreuse<sup>1</sup>, ne serait-ce qu'à titre de consolation. Les dépenses occasionnées par les mesures de sauvegarde font partie intégrante du dommage de pollution<sup>2</sup>, même si certains auteurs ont pu objecter qu'on ne saurait qualifier de dommage, au sens strict la mesure qui a pour objet de l'éviter.<sup>3</sup>

Les mesures de sauvegarde s'entendent des mesures raisonnables<sup>4</sup> prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution. Aussi, les dépenses engagées dans le cadre d'une prévention générale, pour parer à un événement devraient en être exclues. Toutefois le clivage n'est pas si marqué. Un matériel de nature consommable, acheté à titre préventif et utilisé à l'occasion d'un événement donné, barrage flottant ou produit dispersant donnera aussi lieu à remboursement. En définitif, les travaux de lutte comprennent tant les mesures de sauvegarde que les opérations de nettoyage visant à éliminer la substance polluante. Cette définition dégagée à propos des hydrocarbures doit par analogie, être étendue aux autres produits.

Les travaux de lutte impliquent une préparation coûteuse. Force est de constater qu'en la matière un rôle essentiel est dévolu à l'Etat ou plus exactement à l'autorité investie des pouvoirs de police dans la zone sinistrée. La possession par les personnes publiques d'importants moyens logistiques justifie encore plus cette intervention.

Toutefois, il convient de garder présent à l'esprit que selon un pilier du Code civil : l'article 1382 : tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.<sup>5</sup> La responsabilité pour faits de pollution

<sup>1</sup> Selon M. Rémond - Gouilloud in « Du droit de détruire » PUF 1989 p 196 . " les dépenses de lutte et de nettoyage représentent le plus clair de la facture lors d'une pollution marine ". Les chiffres parlent d'eux même. Dans l'affaire du Tanio, le remboursement à l'Etat français au titre des frais de lutte s'élevait à 208 millions de francs, alors que l'indemnisation accordée aux demandeurs privés était de l'ordre de 3 millions.

<sup>2</sup> Le dommage de pollution comprend le coût des mesures de sauvegarde ( art 1. 6 de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures. )

<sup>3</sup> V. Abecassis : « The law on practice relating to oil pollution from ships », Londres 1978 p 136 cité par M. Rémond-Gouilloud " les mesures de sauvegarde ( de quelques difficultés liées à l'indemnisation des frais de lutte contre la pollution " DMF 80 p 388-451.

<sup>4</sup> M. Rémond- Gouilloud . Op. cit. p 452 " Toute action dictée par le bon sens doit être prise en compte quelle qu'en ait été l'utilité finale ".

<sup>5</sup> Souligné par nous.

repose sur le risque<sup>6</sup>. Elle est constituée même en l'absence de faute. Celui qui a tiré profit d'une activité comportant des risques doit accepter en contrepartie d'en assumer les conséquences fâcheuses. Cette solution est consacrée par le principe du pollueur-payeur.

A l'aune de 4 événements de mer récents : ceux du Franz Hals, du Peter Sif, du Konemu et du Fénès révélateurs de la disparité des scénarios envisageables en matière de travaux de lutte, nous vérifierons l'effectivité de ce principe. Le pollueur à l'origine du dommage a-t-il été le payeur ? A-t-il pris en charge les travaux de lutte ?

**Le principe pollueur-payeur est défini par la Loi du 2 février 1995<sup>7</sup> comme le principe selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de pollution et de lutte doivent être supportés par le pollueur.**

L'objectif recherché est la mise en oeuvre d'une dépollution avec l'argent des pollueurs (réparation par équivalents), voire même une incitation à la prise en charge personnelle de ces opérations par ces derniers. (réparation en nature).<sup>8</sup>

Si l'Etat est contraint d'assumer seul, les travaux de lutte dans certaines hypothèses, ( I ) l'initiative récente des armateurs en la matière pourrait favoriser l'émergence du principe pollueur- nettoyeur. ( II )

### **I L'Etat : un maître d'oeuvre indispensable dans les travaux de lutte.**

L'Etat n'a d'autres choix que d'assumer la réparation tant " opérationnelle " que financière en cas d'insolvabilité notoire de l'armateur ( A ), ou lorsque ce dernier s'est libéré de toutes de ses obligations. ( B ). Cette position indélicate de la puissance publique face aux frais de lutte peut trouver un début d'explication dans son " statut "( C ).

#### **A ) L'insolvabilité notoire de l'armateur: le cas du Franz Hals<sup>9</sup>**

##### **1° Les faits:**

Un chalutier-usine ukrainien désarmé s'échoue en 1996 devant Biarritz, suite à une rupture du câble du remorqueur russe qui le conduisait au ferrailage. Le navire est abandonné par le remorqueur. Travaillant sur réquisition du Préfet des Pyrénées Atlantiques, la Société des Abeilles intervient rapidement pour vider les soutes du navire, évitant ainsi toute pollution.

##### **2° Le droit:**

Dans le régime de la lutte contre la pollution marine accidentelle, une mise en demeure de faire cesser le danger est adressée à l'armateur ou au propriétaire. Si elle reste sans effet, l'Etat peut faire exécuter les mesures nécessaires à leurs frais, risques et périls ou recouvrer le montant de leur coût auprès d'eux<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> Cf. par exemple la Convention sur la responsabilité civile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement adopté le 21.06.93 par le Conseil de l'Europe commentée par G.J Martin " La responsabilité civile pour les dommages à l'environnement et la Convention de Lugano. RJE 2.3.94 pp 121-136.

<sup>7</sup>Loi du n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement J.O du 3.02.95. p 1840.

<sup>8</sup> Sur cette distinction cf F. Terré, Ph. Simler, Y. Lequette. " Droit civil : les obligations ". Dalloz, 6 ème édition 1996 n°575-576.

<sup>9</sup> " Echouement du Franz Hals " La lettre du Cedre. n°18-novembre 1996.

<sup>10</sup>Article 16 de la loi du 7 juillet 1976 relative à la prévention, et à la répression, de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle modifiée par la loi du 10 mai 1983. )

### 3° La pratique:

Face à l'urgence, l'Etat prend le relais sans se soucier du point de savoir comment la dépense sera financée. Ici, en définitif c'est le contribuable français qui a supporté les 10 millions déboursés par le biais d'une ligne budgétaire ouverte au Ministère des transports. L'insolvabilité notoire de l'armateur conduit l'Etat à renoncer à toute poursuite. **Entre une procédure aussi onéreuse qu'hasardeuse et le déblocage d'aides publiques, le choix est rapide. En théorie, l'Administration intervient aux frais et risques du propriétaire, en pratique elle est "souvent de sa poche".** Cette solution apparaît comme une règle implacable en présence d'un armateur insolvable démuné de toute assurance. Elle vaut aussi dans les hypothèses où il a pu se libérer de toutes ses obligations.

B) Une pollution différée par combustible de soute en provenance d'une épave "juridiquement" abandonnée par son propriétaire : Le cas du Peter Sif.

#### 1° Les faits et le Droit : Acte 1

Un caboteur danois coule accidentellement en 1979<sup>11</sup> au large d'Ouessant, dans ses soutes, 300 tonnes de fuel de propulsion. Face à la menace de pollution, le propriétaire de l'épave aurait été mis en demeure de prendre toutes les mesures nécessaires en vue de supprimer le caractère dangereux de l'épave<sup>12</sup> (*décret du 26 décembre 1961, article 5 modifié par le décret du 21 juin 1985*). Il aurait été décidé de procéder au colmatage des brèches de la coque *aux frais et risques du propriétaire.* (*décret du 26 décembre 1961, article 9 modifié par le décret du 21 juin 1985*).

Ce dernier aurait constitué un fonds de limitation de responsabilité conformément à la Convention sur la limitation des créances maritimes<sup>13</sup>. Cette pratique intrinsèque au droit maritime, permet au propriétaire de se libérer de l'ensemble des créances nées d'un événement de mer en déposant une somme d'argent calculée en fonction du tonnage du navire. Elle emporte abandon de l'épave par son propriétaire. Ce fonds aurait été utilisé par l'Agence Judiciaire du Trésor pour rémunérer les entreprises intervenues sur le Peter-Sif.

#### 2° Faits et Droit : Acte 2

19 ans plus tard<sup>14</sup> en dépit des vérifications opérées régulièrement par la Marine nationale, une partie du combustible toujours à bord s'est échappée par des fissures, créant une mini marée noire. **On envisage dorénavant un pompage des soutes.** Cette opération en 1979 n'avait pas été menée, essentiellement pour des raisons techniques. En outre, on ne pouvait prévoir à l'époque l'utilité d'une telle intervention. Le combustible de soute, aurait pu se diluer lentement sans causer de dommages<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> "Un caboteur danois coule à Ouessant" Le Télégramme du 16.11.79.

<sup>12</sup> Sur cette question. Cf M. Rémond-Gouilloud. « La protection de la mer contre les épaves » RJE 2.1979 pp 91-101. M. de Juglart. et E. de Pontavice. « Le régime des épaves maritimes ( Commentaire de la loi n°61-1262 du 24 novembre 1961, relative à la police des épaves maritimes, du décret du 26 décembre 1961 et de l'arrêté du 4 février 1965) ».

<sup>13</sup> Dernière en date la Convention de Londres de 1996 non encore en vigueur. Texte et commentaire de la Convention par P. Bonassies in « Annales IMTM 1996: vingt ans de conventions internationales importantes » pp 27-60.

<sup>14</sup> S. Panou. " Ouessant : une épave perd son fuel " O.F du 18.09.98.

<sup>15</sup> M. Rémond-Gouilloud : op. cit. note 3. p 452.

Le choix de la société chargée de réaliser les travaux de purge s'effectue dans le cadre de la procédure des marchés publics. Un chose est certaine, ici, c'est l'Etat et donc le contribuable qui épongera la facture estimée à 20 millions de francs<sup>16</sup>.

### 3 ° *Les solutions:*

L'OMI élabore actuellement une Convention sur l'indemnisation des dommages liés à la pollution par les soutes<sup>17</sup>. Si une minorité d'Etats s'interroge encore sur l'opportunité d'un tel instrument, de nombreuses délégations constatant que les combustibles de soute sont à l'origine de la plupart des pollutions accidentelles en reconnaissent l'utilité. On s'orienterait vers une convention calquée sur la convention préexistante en matière d'hydrocarbures : à savoir une responsabilité objective limitée et une assurance obligatoire. Le second niveau d'indemnisation reposant sur un fonds comparable à celui du FIPOL ne semble pas envisagé. Le choix de la personne responsable : armateur ou exploitant, suscite plus de polémiques.

**Plus prosaïquement**, en l'absence de convention ad hoc ne faudrait-il pas à l'avenir, exiger de l'armateur et à ses frais **la purge systématique des épaves**? L'amélioration des moyens techniques milite en ce sens. Demeure le problème des vieilles épaves<sup>18</sup>. 42 pétroliers coulés pendant la guerre en Atlantique avec un demi-million de tonnes d'hydrocarbures attendent. Faut-il intervenir ? Qui doit agir ? Avec quels argents ? Cette dernière question peut trouver un élément de réponse dans la position singulière de la puissance publique face aux frais de lutte.

#### c) La position singulière de la puissance publique face aux frais de lutte.

##### 1° *L'Etat : gérant d'affaires.*<sup>19</sup>

Le droit au remboursement invoqué par l'Etat, créancier particulier au titre des frais de lutte qu'il a engagés trouve son fondement dans la théorie de la gestion d'affaire. Celle-ci permet à une personne qui s'immisce dans les affaires d'autrui d'obtenir une indemnité du bénéficiaire de cette immixtion bien que celui-ci ne l'ait pas sollicitée.

##### 2° *L'exercice d'une mission de service public.*

Un autre argument pourrait lui en revanche, faire obstacle au remboursement des frais de lutte exposés par l'Etat. Cela consisterait à faire valoir que de telles dépenses doivent être engagées dans l'exercice normal d'une mission de service public. Financés par l'impôt, on pourrait s'attendre à ce que toute demande de remboursement les concernant soit systématiquement refusée<sup>20</sup>. Ce raisonnement n'a pas trouvé grâce à Chicago lors du procès de l'Amoco-Cadiz. Si les frais exposés lors d'une mission ordinaire de service public doivent être pris en charge par l'Etat, ils cessent de l'être en présence d'une mission extraordinaire comme la lutte contre une pollution d'ampleur catastrophique. Là, où il était question jadis de dévouement, un droit au remboursement est désormais revendiqué.

<sup>16</sup>(150 millions supportés par l'Etat français au titre du pompage de 7 000 tonnes de pétrole brut du Boehlen en 1976)

<sup>17</sup>Consideration of a draft International Convention on civil liability for bunkers oil pollution damage submitted by Australia, Canada, Finland, Norway, South Africa and the United Kingdom. LEG 73/12, LEG 74/4/1, LEG 74/4/2, LEG 75/5/1, LEG 76/4/1, LEG 77/6/2, LEG 77/4/3.

<sup>18</sup> "USA: le problème des vieilles épaves." La lettre du Cedre n° 19 décembre 1996.

<sup>19</sup>Sur cette question. Cf F. Terré, Ph. Simler, Y. Lequette. "Droit civil : les obligations". Dalloz, 6<sup>ème</sup> édition 1996 n° n° 952 s

<sup>20</sup>M. Rémond- Goulloud. op. cit Note 3 p 390.

Il est vrai que le principe selon lequel on ne peut s'enrichir aux dépens d'autrui<sup>21</sup> devrait faire obstacle à ce que le pollueur s'enrichisse aux dépens de la collectivité. L'émergence progressive du principe pollueur-nettoyeur ne peut que renforcer cette idée.

## II Vers l'émergence progressive du principe pollueur-nettoyeur.

Si la première affaire traduit un début de prise en charge tant financière qu'opérationnelle<sup>22</sup> par le pollueur ( A ), la seconde consacre outre le principe pollueur-payeur celui de pollueur-nettoyeur. ( B ).

### A ) Un début de prise en charge des travaux de lutte par le pollueur : le cas du Konemu.

#### 1° *Les faits.*

En 1997, un pétrolier français en route vers Nouméa s'échoue sur un récif avec à son bord 750 tonnes de gazole et 300 tonnes kerozène. Un peu plus de 100 tonnes de **gazole** se déversent dans une réserve naturelle avant que la coque ne soit colmatée et le navire déséchoué. Informé par le Capitaine, l'armateur met en oeuvre par lui même les premiers moyens d'intervention en faisant appel aux services d'un remorqueur et d'une entreprise de travaux sous-marins. Malgré le déploiement rapide d'équipements anti-pollution mis en oeuvre par l'armateur et la Marine nationale, la nappe d'hydrocarbures atteint le littoral.

#### 2° *Le droit: la variété des actions en indemnisation lors d'une pollution.*

L'Instruction du 1 er avril 1992 relative aux problèmes juridiques et contentieux liés aux pollutions marines accidentelles prévoit que l'Etat et les collectivités locales ont chacun la charge de recouvrer les débours engagés sur leurs budget respectifs. Le concours du fonds d'intervention POLMAR peut éventuellement être sollicité. En cas de déclenchement de ce plan, l'Agence Judiciaire du Trésor est seule compétente pour conduire les procédures amiables ou contentieuse de recouvrement de l'ensemble des créances des administrations de l'Etat. L'indemnisation des préjudices peut être demandée devant les juridictions judiciaires (civiles ou pénales ) ou la juridiction administrative.

#### \* Devant les juridictions civiles.

L'indemnisation des dommages dus à la pollution par **les hydrocarbures persistants** repose sur un système international composé de deux instruments: une Convention sur la responsabilité: **CLC**, une autre instituant un fonds de solidarité<sup>23</sup>. Les hydrocarbures non-persistants comme le gazole sont assimilés **aux produits chimiques** pour lesquels il existe depuis 1996 un régime d'indemnisation spécifique prévu par la Convention HNS.<sup>24</sup> Calquée sur les Conventions pétrolières, elle prévoit un système d'indemnisation à deux niveaux, le premier repose sur la responsabilité objective mais limitée du propriétaire tenu de souscrire une assurance obligatoire auprès d'une mutuelle d'armateurs: les P & I, le second

<sup>21</sup> sur cette question. Cf F. Terré, Ph. Simler, Y. Lequette, op cit. n°968 s.

<sup>22</sup> L'armateur contacte lui-même les sociétés de lutte anti-pollution après avoir utilisé son propre dispositif.

<sup>23</sup> Convention non encore en vigueur aujourd'hui. P. Bonassies " Les nouvelles conventions pétrolières " Annales de l'IMTM : 1997 p 45-70.

<sup>24</sup> " Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses " adoptée par l'OMI le 9 mai 1996. LEG/ CONF. 10/8/2- Texte et commentaire de la Convention par P. Bonassies in " Annales IMTM 1996: Vingt ans de Conventions internationales importantes " pp 163-199.

complémentaire s'appuie sur un fonds divisé en secteurs et alimenté par les réceptionnaires de substances polluantes.

Le FIPOL, organe centralisateur des demandes d'indemnisation examine la recevabilité de chacune d'elles avant de procéder au règlement. Les dépenses engagées au titre des frais de lutte doivent être raisonnables et présenter un lien de causalité avec l'événement. Les Etats membres du FIPOL examinent par conséquent la recevabilité de leur propre demande déposée au titre des frais de lutte.

\* Devant les juridictions pénales.

Toute personne se prétendant lésée peut en portant plainte se constituer partie civile devant le juge d'instruction afin de réclamer la réparation de son dommage sur le fondement de la loi du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures ou autres substances polluantes<sup>25</sup>.

\* Devant les juridictions administratives.

La contravention de grande voirie a pour objet de réprimer les atteintes portées au domaine public. Elle permet d'obtenir la condamnation du responsable, soit à la remise en état du domaine public par ses propres moyens soit au remboursement des travaux exécutés par l'Administration à sa place.

**3 ° L'indemnisation dans l'affaire du Konemu :**

L'Etat français au titre du remboursement des dépenses de lutte de la Marine nationale aurait reçu approximativement 220 000 francs, somme correspondant à l'évaluation du préjudice faite par l'expert mandaté par le P & I et acceptée par l'A.J.T.

Le CEDRE, organisme indépendant, association de loi 1901 placée sous la tutelle du Ministre de l'environnement travaille en étroite collaboration avec la Marine Nationale. Les P & I Clubs ont tendance à ne pas le reconnaître en tant que tel, le considérant comme une « émanation » de l'Etat et non comme une personne privée. Aussi, une fin de non recevoir lui est souvent opposée lors de demande en remboursement.

Si l'affaire du Konemu constitue une avancée indéniable en matière de prise en charge des travaux de lutte par le pollueur, celle du Fénès va encore plus loin.

**B ) L'affaire du Fénès<sup>26</sup> : un règlement exemplaire des frais de lutte.**

**1° Les Faits :**

En 1997, un céréalier battant pavillon panaméen s'échoue au large de la réserve marine naturelle des Lavezzi dans les Bouches de Bonifacio, à son bord 2 650 tonnes de blé.

Le Préfet maritime met aussitôt l'armateur en demeure de faire cesser la menace de pollution. **Sous le coup d'une deuxième mise en demeure**, l'armateur s'adresse à une société privée qui dépêche sur zone, un remorqueur pour pomper le combustible de soute. Une autre société procède à l'enlèvement du blé qui commence à s'échapper par des fissures. Sous l'effet de la tempête, la coque se brise et libère totalement sa cargaison qui se répand par nappes. Le blé sera en définitif aspiré puis réimmergé dans des zones moins sensibles. **Injonction sera aussi faite à l'armateur de renflouer le navire**, il dépensera selon une source non officielle pour ce faire près de un million de dollars. Cette dernière opération mettra un terme à 7 mois d'opérations délicates entièrement réalisées aux frais du pollueur.

<sup>25</sup> Loi n° 83-583 ( JO 6 juil. rect 30 sept. )

<sup>26</sup> ( M ) Girin " Une pollution marine par produit alimentaire ". Bull. d'information du CEDRE. N° 9- 1 er semestre 1997 p 15-17. ( C ) Rousseau " Le Fénès " Mer et littoral n° 22 Mai/juin 1997 pp 66-68.

## 2 °Le Droit.

Il s'agissait d'une pollution par produits alimentaires, hypothèse non isolée. On peut citer une pollution par du riz à Curaçao, une autre par de l'huile de palme en Manche. Les poissons ne se précipitent pas sur cette nourriture qui se putréfie en générant une prolifération bactérienne, et des dégagements gazeux, **donc une pollution.**

**Dans l'affaire du Fénès**, le caractère polluant du blé a été admis au terme d'une réunion d'experts et s'est imposé à l'armateur et son assureur tenus dès lors d'en assumer les conséquences... Pour la première fois en France, une préfecture maritime a obtenu tant au plan technique qu'au plan juridique, qu'un armateur assume jusqu'au bout ses responsabilités au titre de l'élimination des facteurs de pollution. **Cette révolution ne peut être qu'encouragée. Elle permettra d'éviter toutes les difficultés liées au recouvrement des frais de lutte auxquels doit faire face l'Agence judiciaire du Trésor.**

**Le plafond de limitation de responsabilité du Fénès** fixé à 3 millions de francs a été allègrement crevé.

L'initiateur de ce changement de mentalité ne sera peut être pas tant l'armateur, mais plutôt son assureur. Le P & I du Fénès aurait déboursé quelques **9 millions de francs au seul titre des frais de lutte.** La Marine nationale *aurait* été remboursée à hauteur de 1 million de francs, la réserve des Lavezzi *aurait* reçu près de 200 000 francs au titre des frais de fonctionnement, et du suivi d'impact du blé sur l'environnement et *s'apprêterait* à déposer une demande plus aléatoire au titre du préjudice écologique<sup>27</sup>.

**De nombreux facteurs seraient susceptibles d'expliquer cette conclusion heureuse.** Des considérations peut-être locales plus sûrement financières ont vraisemblablement conditionnées l'attitude des protagonistes. La sensibilité de la population corse, le lieu de l'échouage : un site naturel protégé mais aussi et surtout, du moins peut-on raisonnablement le penser, le souci d'éviter d'avoir à payer une facture étatique « trop salée » au titre des frais de lutte ont convaincu l'armateur de faire appel à une société de son choix: la mise en concurrence devant favoriser la compétitivité.

### **Pour conclure : De l'essai de synthèse à la mise en exergue de l'obligation d'assurance.**

En réalité, le problème lié à la prise en charge des travaux de lutte n'est pas au premier abord d'ordre **juridique, il est essentiellement économique et politique.**

L'Etat, **tout comme l'armateur d'ailleurs**, procède à l'analyse des coûts et avantages dans laquelle ont été inclus des calculs tant économiques que politiques à court terme. Les états descendus de leur piédestal font leurs compte. Seul le résultat de cette analyse amène la personne publique soit à se soucier de poursuivre avec efficacité les pollueurs, soit à solliciter le contribuable qui acceptera sans broncher de supporter le coût d'une pollution générée par une activité économique dont il tire aussi partie.

Le pollueur supporte -t-il réellement tous les frais<sup>28</sup>? Le principe pollueur-payeur qui a fondé les politiques de l'environnement depuis le milieu des années 70, conduit dans les faits

<sup>27</sup>G. Martin "La réparation du préjudice écologique" in Droit de l'environnement marin SFDE Actes du colloque de la SFDE (Brest) Economica 1998. PP319-331.

Si les industriels et leurs assureurs ont toujours admis le remboursement des mesures de lutte, ils ont toujours opposé une fin de non-recevoir s'agissant des préjudices économiques. Une telle attitude ne peut que surprendre : les mesures de lutte si elles ont pour but de prévenir les dommages à caractère économique, n'en ont pas moins pour effet d'éviter la dégradation du site.

<sup>28</sup>I. Natowicz "Qui supporte le risque d'atteintes à l'environnement ? Le pollueur, l'assureur, le consommateur final..." in La Communauté européenne de l'environnement. Colloque d'Angers sous la direction de JC Masclat. La Documentation française 1997, 691 pp.

à la prise en charge du coût de la réparation et de la prévention par le consommateur final, même si l'idée de responsabilisation du pollueur progresse.

Force est cependant de constater, que la responsabilité financière est le plus souvent transférée vers l'assureur<sup>29</sup>. Et là, le problème devient également juridique...

**Pourquoi ?** Tout simplement parce que l'assurance obligatoire susceptible de couvrir les dommages de pollution n'est exigée pour l'instant pour simplifier que des pétroliers ou des chimiquiers; c'est à dire chaque fois que les Conventions CLC ou HNS auraient vocation à s'appliquer. Ce qui signifie a contrario qu'elle n'est pas requise dans le cadre de transport d'autres marchandises, alimentaires par exemple elles aussi à l'origine de pollution. Aussi, la question de la généralisation de l'assurance obligatoire<sup>30</sup> intégrée soit dans un futur Code des assurances maritimes soit dans une convention ad hoc est-elle actuellement à l'étude à l'OMI<sup>31</sup>. Tant que l'assurance n'est pas obligatoire, beaucoup d'éventuels responsables la négligent. Quand il y a une obligation d'assurance, les contours de cette obligation sont précisés en édictant des garanties minimales susceptibles de limiter le danger d'une assurance purement théorique.<sup>32</sup> Une telle évolution vers l'incitation à l'assurance a déjà été initiée aux Etats-Unis. La loi CERCLA<sup>33</sup> prévoit le nettoyage des décharges dangereuses. Ce coût est entièrement supporté par le responsable de la pollution, obligatoirement muni d'une assurance.

**Du caractère obligatoire de l'assurance, dépend peut-être la consécration du principe pollueur-nettoyeur<sup>34</sup>. De l'assureur qui pourrait s'ériger en juge du raisonnable dépend l'« effectivité qualitative » du principe<sup>35</sup>.**

Quoi qu'il en soit, quelqu'un paiera. Il sera de préférence, mis un terme au litige par voie de règlements amiables ou transactions<sup>36</sup> au prix de concessions réciproques, jalousement gardées secrètes.

“ Toute révolution qui n'est pas accomplie dans les moeurs et dans les idées échoue ”, disait Chateaubriant.

“ Le rôle du droit n'est pas de faire progresser la connaissance, mais d'en inscrire les progrès dans la conscience collective, en les traduisant en termes de droits et de devoirs.

<sup>29</sup> Sur l'assurance pollution. Cf S.Favier, S. Le Damany, S. Monereau, O Béziers “ Les atteintes à l'environnement ”, in L'Argus N° 36-Sep.1998.

Y.Faivre-Lambert “ Risque et assurances des entreprises ” Dalloz 1991- 920 pp. spéc. 527-607.

<sup>30</sup> D.J Llyod Watkins “ An international Regime of compulsory insurance for vessels : a case for caution ”, Uniform Law Review VOL II 1997- 2 pp 271-275.

<sup>31</sup> CMI News : Compulsory liability insurance for shipowners. International journal of shipping Law. 1997, part 1- PP 53-54.

N Gaskell “ Developments in International Maritime Law ” Environmental Policy and Law, 28/3-4 ( 1998 ) PP 165- 171 spéc. n° 3.2 et 3.4.

<sup>32</sup> Viney ( G ) Traité de Droit civil. Les obligations, la responsabilité : les conditions LGDJ 1982 P 82.

<sup>33</sup> Comprehensive Environmental response, Compensation and liability Act de 1980 appelé populairement le Superfund” Turner T. Smith. “ The impact of Environmental Laws on transactions : due diligence and other Mens of Coping with Environmental Risks ” in Thomas ( P ) ( dir ), “ Environmental liability ” Graham & Trotman and International Bar Association 1990 p 277-320 spéc.283-295.

<sup>34</sup> On ne peut cependant ignorer une politique volontariste de certains industriels qui mettent en oeuvre eux même des plans d'intervention marine pour lutter contre la pollution. Cf B. Tramier : “ une politique volontariste de protection de l'environnement marin: l'exemple d'Elf Aquitaine ”. Bulletin d'information du Cedre n °11. 1998.

<sup>35</sup> L'assureur apprécierait selon son bon vouloir le caractère raisonnable des mesures prises et déciderait de façon discrétionnaire du point de savoir “ How clean is clean ? ”.

<sup>36</sup> Prévue à l'article 2044 du Code civil, “ la transaction est un contrat par lequel les parties terminent une contestation née ou préviennent une contestation à naître ”. sur la pratique de la transaction. Cf. (T). Turner Smith op. cit note 10.

Toutefois pour qu'il y parvienne,[...], la conscience doit être assez mûre. Faute de quoi ses efforts se perdent : les textes escamotés sont vidés de leurs substances<sup>37</sup>.

L'affaire du Fénès ne serait-elle pas le témoin d'une certaine prise de conscience du milieu industriel insufflée par la précaution<sup>38</sup>?

---

<sup>37</sup>M. Rémond- Gouilloud.op. cit note 1 p 300.

<sup>38</sup>V. Labrot « La précaution : explications et applications maritimes ». Actes du colloque: Vingt ans après l'Amoco Cadiz. Brest, 15, 16, 17 octobre 1998, à paraître.