



CONFERENCE DES REGIONS PERIPHERIQUES MARITIMES D'EUROPE
CONFERENCE OF PERIPHERAL MARITIME REGIONS OF EUROPE

6, rue Saint-Martin, 35700 RENNES - FR
Tel. : + 33 (0)2 99 35 40 50 - Fax : + 33 (0)2 99 35 09 19
email : secretariat@crpm.org - web : www.crpm.org

FEVRIER 2016

NOTE TECHNIQUE DU SECRETARIAT GENERAL DE LA CRPM

SECURITE MARITIME ET DOMMAGE ECOLOGIQUE : INITIATIVES EN COURS DE LA CRPM

Cette note présente un état des lieux de l'action de la CRPM concernant la reconnaissance et l'indemnisation des dommages écologiques résultant des accidents de navires. Cette question touche directement les régions côtières à travers les grandes pollutions telles que l'Erika ou le Prestige, ainsi qu'à travers les pollutions régulières résultant d'accidents points importants ou de dégazages de navires. Elle mobilise la CRPM et ses Régions-Membres à travers des travaux techniques et des initiatives politiques.

Les projets [Arcopol platform](#), auquel la CRPM a pris part à travers sa Commission Arc Atlantique, [Baltic Master II](#), qui a associé plusieurs régions de la Mer Baltique, sont des exemples de travaux techniques visant à améliorer la connaissance de l'impact écologiques des pollutions, et des méthodes d'interventions en Mer et à Terre. En complément, la CRPM mène via l'initiative Erika IV¹ pilotée par la Région Bretagne des actions visant à assurer de meilleures compensations pour les dommages écologiques à travers les réglementations européenne et internationale². La note de Mai 2013 « [Quelles suites donner aux niveaux international et européen à l'arrêt rendu par la Cour de cassation française sur l'Erika ?](#) » a défini les bases des propositions de la CRPM, qui ont depuis été exprimées auprès des institutions européennes et internationales, et dans divers cadres de discussion³. Les éléments ci-dessous reviennent sur les principaux éléments mis en avant par les CRPM dans ces débats (I) et sur l'état des lieux des débats concernant les réglementations européennes et internationales (II).

I. SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS MIS EN AVANT PAR LA CRPM

La CRPM souhaite une reconnaissance explicite et une compensation du dommage écologique au niveau européen et/ou international. Cette proposition s'appuie sur les éléments suivants :

1. Le dommage écologique n'est actuellement pas reconnu aux niveaux européen et international

Au niveau européen, le texte ayant vocation à s'appliquer au dommage écologique est la Directive sur la Responsabilité Environnementale (DRE). Or, ce texte ne s'applique pas dans les cas des dommages aux eaux marines résultant d'accidents de navires. La DRE renvoie pour cela à l'application des conventions CLC/FIPOL. Au niveau international, les conventions CLC/FIPOL encadrent les règles et procédures de compensation des dommages résultant des accidents de navires. Cependant, les règles actuelles se limitent à la compensation des dommages économiques. Cette compensation comprend les frais économiques de remise en l'état de l'environnement, mais ne couvre pas le dommage écologique proprement dit, qui renvoie notamment à la perte de biodiversité.

2. Le dommage écologique est en voie de reconnaissance par les juridictions nationales de plusieurs États

Les décisions récentes des juridictions espagnoles et françaises concernant le Prestige et l'Erika représentent des évolutions juridiques majeures permettant la reconnaissance du dommage écologique. Par son jugement du 26 Janvier 2016, le Tribunal Suprême Espagnol a reconnu un dommage à l'environnement et condamné le capitaine le propriétaire, et l'assureur du navire à l'indemniser. En septembre 2012, la Cour de cassation française concernant l'Erika avait reconnu l'existence d'un dommage écologique spécifique et a permis son

¹ Cf. statement de la CRPM et agenda maritime.

² La CRPM dispose d'un statut d'observateur au sein du FIPOL.

³ Cf. notamment le séminaire organisé par Surfriders autour des [10 ans de l'accident du Prestige](#), la [conférence finale d'Arcopol platform](#), et le séminaire [SaferSeas 2015](#).

indemnisation. A la suite de ce jugement, des démarches sont en cours en France pour inscrire la reconnaissance du dommage écologique dans la loi. En parallèle, les Etats-Unis, qui ne sont pas signataires des conventions CLC/FIPOL, reconnaissent pleinement le dommage écologique, notamment à travers l'Oil Pollution Act, qui assure des compensations très importantes en cas de pollution.

Il est vraisemblable que les juridictions d'autres États, en Europe ou dans le monde, reconnaitront progressivement le dommage écologique.

3. Il est nécessaire –dans l'intérêt des entreprises de transport maritime- d'encadrer la reconnaissance du dommage écologique aux niveaux européen et international

La reconnaissance du dommage écologique n'est actuellement possible qu'à travers des interprétations spécifiques des conventions CLC/FIPOL. Ces interprétations spécifiques ont pour conséquence que les règles d'indemnisation du dommage écologique peuvent varier d'un pays à l'autre. Ceci fait générer une insécurité juridique pour les entreprises de transport maritime, qui à l'avenir seront confrontées à des règles de plus en plus disparates selon les pays.

Ceci rend nécessaire un encadrement au niveau européen et/ou international, qui permettrait de définir des règles claires d'indemnisation, et également au secteur assurantiel de s'adapter pour permettre une couverture de ce risque. Un encadrement international aurait le mérite de diriger les demandes d'indemnisation du dommage écologique vers le FIPOL, qui aujourd'hui en reçoit peu en raison de la priorité qu'il donne aux dommages économiques. A défaut, un encadrement européen serait utile, et avait été envisagé par la Commission européenne, qui avait proposé la création d'un fonds européen d'indemnisation dans le cadre des négociations des paquets Erika.

4. Il est possible d'encadrer la reconnaissance du dommage écologique aux niveaux européen et international

L'indemnisation du dommage écologique nécessite une capacité d'évaluer ce type de dommage. Des méthodes existent aujourd'hui, dont par exemple celle utilisée aux Etats-Unis pour l'indemnisation des dommages résultant de l'accident de l'Exon Valdes, ou plus récemment de l'accident de la plateforme pétrolière dans le Golfe du Mexique.

Les connaissances scientifiques et méthodes disponibles en Europe permettent également une évaluation et une quantification de ces dommages. Ces connaissances et méthodes sont d'ailleurs à relier aux importants travaux de définition de l'état écologique des eaux marines européennes qui sont en cours dans le cadre de la mise en œuvre de la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM). Il serait paradoxal de demander aux États Membres d'évaluer avec précision cet état écologique sans s'appuyer dessus pour définir le dommage écologique.

II. ETAT DES LIEUX DES DEBATS AUX NIVEAUX EUROPEEN ET INTERNATIONAL

I.1. Au niveau européen – vers une révision de la Directive sur la Responsabilité Environnementale ?

La Commission européenne a engagé un processus d'analyse de la mise en œuvre de la DRE. Ce processus débouchera sur la publication d'un rapport, attendu pour le début de l'année 2016. Les travaux réalisés dans ce cadre, auxquels la CRPM a participé activement, ont reconnu l'intérêt de permettre une couverture du dommage écologique dans le cadre de la DRE, en mettant fin à la non-application de celle-ci au profit des conventions CLC/FIPOL. Il est cependant vraisemblable que la Commission européenne ne proposera pas d'amendement de la directive ELD en ce sens.

La publication de son rapport suscitera néanmoins les réactions des autres institutions européennes, dont le Parlement européen, qui dans une [résolution](#) adoptée le 8 Septembre 2015 a estimé « *qu'il faudrait adopter un paquet "Erika IV" sur la sécurité maritime, afin de prévenir de nouvelles catastrophes maritimes majeures; considère que ce train de mesures devrait attester des dommages environnementaux causés aux eaux marines, dans la législation européenne* ». En complément, les États Membres de l'Union européenne seront également amenés à réagir.

Au niveau européen, la CRPM continuera donc à travailler pour une couverture du dommage écologique aux eaux marines par la DRE.

II.2. Au niveau international – vers une évolution des indemnisations via les conventions CLC/FIPOL ?

Un travail spécifique sur la prise en compte du dommage écologique par les règles internationales du FIPOL débutera à l'occasion des réunions des FIPOL du 25 Avril 2016. Le lancement de ce travail est en soi intéressant. A travers son statut d'observateur, la CRPM y contribuera activement.