



HAL
open science

La gestion des risques maritimes environnementaux : contribution au renforcement de la protection de l'environnement marin

Olivier Lasmoles

► **To cite this version:**

Olivier Lasmoles. La gestion des risques maritimes environnementaux : contribution au renforcement de la protection de l'environnement marin. Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2014. Français. NNT : 2014PA010261 . tel-01972161

HAL Id: tel-01972161

<https://theses.hal.science/tel-01972161>

Submitted on 7 Jan 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ PARIS I PANTHÉON SORBONNE

ÉCOLE DOCTORALE DE DROIT PRIVÉ

DOCTORAT EN DROIT

OLIVIER LASMOLES

LA GESTION DES RISQUES MARITIMES ENVIRONNEMENTAUX

**CONTRIBUTION AU RENFORCEMENT
DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN**

Thèse dirigée par M. Philippe DELEBECQUE, Professeur des universités

Soutenue le 19 mai 2014

JURY :

Professeur PHILIPPE DELEBECQUE (Directeur de thèse)

Professeur ANNIE CUDENNEC (Rapporteur)

Professeur LAURENT NEYRET (Rapporteur)

FRANÇOISE ODIER

PHILIPPE BOISSON

Avertissement :

L'université Paris I Panthéon Sorbonne n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions devront être considérées comme propres à leurs auteurs

À Nathalie, ma boussole

À Alice et Louis, mes poissons-pilotes

À ma Mère, partie trop tôt

« À trop se soucier de l'achèvement des choses, on n'entreprend jamais rien. »

François 1^{er}

REMERCIEMENTS

À Philippe DELEBECQUE pour m’ avoir permis de garder le cap même par temps fort.

À Philippe BOISSON pour ses conseils judicieux et éclairés.

À François LAFFOUCRIÈRE pour m’ avoir accompagné tout au long de ce voyage.

À Robert PIETRI pour m’ avoir permis de naviguer entre les Charybde et Scylla de la langue française.

À Jean-Paul LASMOLES pour m’ avoir donné le goût du droit.

À Henri DELAFONT pour m’ avoir donné le goût de la mer.

UNIVERSITÉ PARIS I PANTHÉON SORBONNE

ÉCOLE DOCTORALE DE DROIT PRIVÉ

DOCTORAT EN DROIT

OLIVIER LASMOLES

LA GESTION DES RISQUES MARITIMES ENVIRONNEMENTAUX

**CONTRIBUTION AU RENFORCEMENT
DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN**

Thèse dirigée par M. Philippe DELEBECQUE, Professeur des universités

Soutenu le 19 mai 2014

JURY :

Professeur PHILIPPE DELEBECQUE (Directeur de thèse)

Professeur ANNIE CUDENNEC (Rapporteur)

Professeur LAURENT NEYRET (Rapporteur)

FRANÇOISE ODIER

PHILIPPE BOISSON

« Ce qui est commun au plus grand nombre fait l'objet des soins les moins attentifs. L'homme prend le plus grand soin de ce qui lui est propre, il a tendance à négliger ce qui est en commun. »

ARISTOTE (Politique, III, 3)

RÉSUMÉ

Le retentissement des catastrophes maritimes de ces dernières années, Erika, Prestige, Deepwater Horizon, a confirmé l'importance des enjeux de pollution marine, tant auprès du grand public que des décideurs politiques. Aucune leçon n'aurait-elle été tirée de ces précédents ? Les appels à une prise en compte accrue de la protection de l'environnement n'auraient eu que peu d'impact sur les pratiques des transporteurs et armateurs.

Les atteintes à l'environnement marin doivent être au plus vite jugulées et ce grâce à des outils adaptés et efficaces. Or, le droit maritime, droit relatif à la navigation qui se fait sur la mer, ne serait plus en mesure de protéger correctement son environnement car fondé sur des principes de responsabilité civile. L'évolution des nécessités recommanderait que lui soient substitués les principes issus du droit commun de l'environnement, fondé sur la responsabilité pénale.

Dans un premier temps, l'identification des risques maritimes, anciens comme contemporains, démontre que malgré une évolution certaine des technologies et un accroissement de leur complexité, ceux-ci demeurent fondamentalement identiques, avec en toile de fond le marin, le navigant agissant dans le cadre d'une organisation.

Dans un second temps, l'analyse du traitement des risques techniques démontre, en premier lieu, la capacité du droit maritime à se réformer en s'inspirant des bonnes pratiques issues de l'industrie offshore., L'analyse des risques juridiques confirme, en second lieu, que le droit maritime, malgré ses imperfections, possède les ressources pour se réformer et répondre aux attentes contemporaines en matière environnementale.

SUMMARY

The impact of the maritime catastrophes of recent years such as Erika, Prestige, and Deepwater Horizon, has confirmed the concerns regarding marine pollution, both with the general public and political decision-makers. Has no lesson been learned from these events? Calls for greater awareness for environmental protection have had little impact on the practices of transporters and shipowners.

Violations of the marine environment must be halted as soon as possible, using suitable and effective methods. Maritime law, which relates to navigation by sea, is no longer able to protect the environment because it is based on principles of civil responsibility. Changes in obligations suggest that this should be replaced by principles derived from common law on the environment, based on criminal responsibility.

In the first part, the identification of maritime risks, both old and contemporary, demonstrates that in spite of some developments in technology and an increase in its complexity, it remains fundamentally identical, with the backdrop of the sailor, the navigator, acting within the framework of an organization.

In the second part, the analysis of the treatment of technical risks demonstrates, firstly, the capacity of maritime law to reform, taking the lead from good practice derived from the offshore industry. Secondly, the analysis of legal risks confirms that maritime law, in spite of its imperfections, has the resources to reform and respond to contemporary expectations in environmental matters.

ABRÉVIATIONS

Revue, éditeurs :

ADMA	Annuaire de droit maritime et aérien
A.D.Mer	Annuaire du droit de la mer
AFDI	Annuaire français de droit international
AJDA	Actualité juridique du droit administratif
A&NZ Mar LJ	The Australia and New Zealand Maritime Law Journal
Arch. Phil. droit	Archives de philosophie du droit
BDEI	Bulletin du droit de l'environnement industriel
BYBIL	British Yearbook of International Law
D	Recueil Dalloz
DMF	Le Droit Maritime Français
EMuT	Environment Multilateral Treaties
J.-Cl. com.	Juris-classeur de droit commercial
JCP	Juris-classeur périodique
JMM	Journal de la marine marchande
LGDJ	Librairie générale de droit et de jurisprudence
LOS	Law of the Sea Bulletin (Bulletin du droit de la mer)
PUF	Presses universitaires de France
RCA	Responsabilité civile et assurances
R.C.A.D.I.	Recueil des cours de l'Académie de droit international de La Haye
RDN	Revue « Défense Nationale »
Rec. CJCE	Recueil des arrêts de la Cour de justice et du Tribunal de première instance
Revue crit. DIP	Revue critique de droit international privé
Rev. jur. env.	Revue juridique de l'environnement
RFAP	Revue française d'administration publique
RTD civ.	Revue trimestrielle de droit civil
S	Sirey

Organisations:

AESM	Agence européenne de sécurité maritime
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AIFM	Autorité internationale des fonds marins
ARENE	Agence régionale de l'énergie et de l'environnement
BIT	Bureau international du travail
BST	Bureau de la sécurité des transports (Canada)
C.C.R.	Caisse centrale de réassurance
C.E.	Conseil d'État
CE	Communauté européenne <i>ou</i> Communautés européennes
CESE	Conseil économique, social et environnemental
CJCE	Cour de justice de la Communauté européenne
CJUE	Cour de justice de l'Union européenne
CMI	Comité maritime international
CMLA	Canadian maritime law association

CNIL	Commission informatique et liberté
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
C.P.J.I.	Cour permanente de justice internationale
C.P.J.I. série A	Arrêts de la C.P.J.I.
DCT	Department of transport and communication (Australie)
DOT	Department of transport (Grande Bretagne)
DOD	Department of Defense (États-Unis d'Amérique)
ECOSOC	Conseil économique des Nations Unies
FFSA	Fédération française des sociétés d'assurances
FIPOL	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
FonCSI	Fondation pour une culture de sécurité industrielle
GAREAT	Gestion de l'assurance et de la réassurance des risques attentats et des actes de terrorisme
GAREX	Groupement d'assurances de risques exceptionnels
GEMA	Groupement des entreprises mutuelles d'assurances
IACS	International association of classification societies
IAE	International agency energy
ICCL	International council of cruise lines
IDDRI	Institut du développement durable et des relations internationales
IFREMER	Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer
MEPC	Marine environmental protection committee
MSC	Marine safety committee
NTIS	National Technical Information Service (États-Unis d'Amérique)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OCLAESP	Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique
OHI	Organisation hydrographique internationale
OIT	Organisation internationale du travail
OMCI	Organisation maritime consultative intergouvernementale
OMI	Organisation maritime internationale
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONEMA	Office national de l'eau et des milieux aquatiques
PAM	Plan d'action pour la Méditerranée
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
SGM	Secrétariat général de la Mer
SHOM	Service hydrographique et océanographique de la Marine
UE	Union européenne
UIT	Union internationale des télécommunications
USCG	US coast guard
UK	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Autres:

AAC	Alaska Administrative Code
AAM	Administrateur des affaires maritimes
ALARP	As low as reasonably practicable
AS	Alaska Statutes
AUE	Acte unique européen
BRM	Bridge ressource management
CERCLA	Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act
CCNUCC	Convention cadre des Nations-Unis sur le changement climatique
CDMT	Centre de droit maritime et des transports
CEDH	Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales
CFR	Code of Federal Regulations
CNUMD	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer
Code IMDG	Code maritime international des marchandises dangereuses (International Maritime Dangerous Goods)
COLREG	Règlement international pour prévenir les abordages en mer
CP	Code pénal
CPP	Code de procédure pénale
CRISTAL	Contract Regarding a supplement to Tanker Liability for Oil Pollution
CRM	Crew resource management
FMEA	Failure mode and effects analysis
FIPOL	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
HAZID	Hazard identification
HAZOP	Hazard and operability study
HRO	High reliability organizations
ICPE	Installation classée pour l'environnement
LC	Convention sur les lignes de charges
LLMC	Convention sur la limitation des créances en matière maritime
NCP	Nationale Contingency Plan
OHF	Organisations à haute fiabilité
OSC	On-Scene Coordinators
ONG	Organisation non gouvernementale
OPA	Oil Pollution Act
ORSEC	Organisation de la réponse de Sécurité civile
P&I Club	Protection and indemnity Clubs
RCP	Regional Contingency Plan
RRT	Regional Response Team
SOLAS	Convention internationale Safety of Life at Sea
SOSREP	Secretary of State's representative
TCE	Traité de la Communauté européenne
TFUE	Traité de fonctionnement de l'Union européenne
TOVALOP	Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution
TPL	Tonne de port en lourd
TUE	Traité de l'Union européenne
USC	United-States Code
ZONE	Zone internationale des fonds marins
ZEE	Zone économique exclusive

SOMMAIRE

INTRODUCTION	14
PARTIE 1 L'IDENTIFICATION DES RISQUES MARITIMES	27
CHAPITRE 1 LES RISQUES MARITIMES DANS L'HISTOIRE	28
<i>Section 1 Des cavernes aux abysses</i>	29
<i>Section 2 L'OMI ou la communauté internationale gardienne des océans</i>	59
CHAPITRE 2 LES ASPECTS CONTEMPORAINS	81
<i>Section 1 L'omniprésence des facteurs humains</i>	82
<i>Section 2 La diversité des facteurs techniques</i>	129
PARTIE 2 LE TRAITEMENT DES RISQUES MARITIMES	188
CHAPITRE 1 LE TRAITEMENT TECHNIQUE : DES PLATES-FORMES PÉTROLIÈRES AUX NAVIRES	191
<i>Section 1 Des méthodologies provenant des exploitations offshore</i>	192
<i>Section 2 Des méthodologies transposées au transport maritime</i>	262
CHAPITRE 2 LE TRAITEMENT JURIDIQUE : LA REMISE EN CAUSE DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE.....	294
<i>Section 1 La pénalisation des activités maritimes comme moyen de protection de l'environnement marin</i>	296
<i>Section 2 Pour une responsabilité civile soumise à conditions</i>	323
CONCLUSION	348

INTRODUCTION

1 Le naufrage du pétrolier ERIKA, le 12 décembre 1999 au large des côtes bretonnes, et la pollution qui s'est ensuivie ont provoqué un traumatisme chez les riverains des côtes souillées par les hydrocarbures déversés comme dans l'opinion publique. Cet évènement a été vécu comme une atteinte intolérable à l'environnement ; comment pouvait-on assister à nouveau à un tel accident alors qu'*a priori* toutes les leçons avaient été tirées des précédentes marées noires, tant en Europe que dans le monde¹ ?

Peu à peu, des opérations de nettoyage des plages aux actions en responsabilité intentées à l'encontre des acteurs tenus responsables de la pollution, le naufrage de l'ERIKA est devenu le symbole d'une nature agressée et mutilée. Bien plus que l'amointrissement des ressources économiques, le principal motif d'inquiétude des associations de défense de l'environnement, en l'occurrence le milieu marin, est son éventuelle détérioration irrémédiable par l'action de l'homme. Certains vont jusqu'à en prophétiser l'accomplissement imminent.

Depuis une quarantaine d'années, cette peur diffuse s'est généralisée et a fait place à un catastrophisme qui s'est imposé comme une mode dans tous les milieux. Pour n'être pas récente, l'inquiétude n'est plus perçue cependant de la même façon.

2 Il serait réducteur, bien que tentant², d'opposer les peurs ancestrales fondées sur la superstition et les peurs contemporaines. Dans les deux cas des références culturelles et morales entrent en jeu. Dans le passé, les catastrophes étaient considérées comme les sanctions inéluctables de transgressions à des règles s'imposant à tous. Il fallait donc faire un choix : persévérer dans l'erreur ou opter pour une attitude plus conforme à ce que la morale édictait.

Aujourd'hui, une catastrophe n'est plus la conséquence d'une faute morale mais d'une erreur de jugement faite lors des processus de sélection des risques. Ici encore, un choix est

¹ VENTURA C. B., GIRIN M., RAOUL-DUVAL J., *Marées noires et environnement*, Paris-Monaco, Institut océanographique, coll. «Propos», 2005.

² DAUPHINÉ A., *Risques et catastrophes : observer, spatialiser, comprendre, gérer*, Paris, Armand Collin, 2004, p. 41 : « En ces temps reculés, toute démarche rationnelle est suspecte aux religieux qui détiennent aussi le pouvoir politique. »

donc à faire³. Seule la nature de ce choix change.

3 L'étymologie du mot risque, objet de cette étude, est instructif. Il provient de l'italien *risco*, lui-même dérivé de *rischio* qui désignait au XIII^e siècle un risque encouru par une marchandise sur mer, puis de façon plus générale le danger lié à une entreprise. L'origine latine de ces mots est le verbe *resicare*, scier, couper qui a permis de désigner les objets coupants, *resicum*, et par extension les rochers et l'« écueil qui fend un navire »⁴. Or, « l'écueil constituant pour le marin le principal danger, on comprend facilement la transition de ce sens »⁵.

Il faudra attendre le XVIII^e siècle pour que le risque soit associé à l'incertitude. Il implique alors l'éventualité d'un événement, positif ou négatif, auquel l'acteur sera confronté. À la différence du danger qui est subi, le risque est « un acte volontaire, [...] une détermination de la volonté face à une situation comprise en termes de prévision, de probabilité, situation qui demeure incertaine mais peut s'avérer positive dans ses résultats »⁶. La dimension volontaire du risque explique que les événements naturels ne sont pas considérés tout d'abord comme des risques mais comme des catastrophes. Ce n'est que dans les années soixante qu'apparaît le terme « risque naturel ».

4 L'un des tournants majeurs dans l'histoire culturelle de la perception des risques se situe au XX^e siècle qui marque le passage d'une incrimination de « l'homme singulier sur le plan moral par le pêché »⁷ à une accusation de faute collective. La dimension religieuse cède la place à la dimension politique. Ainsi, d'un risque admis dans sa dimension individuelle, on est passé à un risque collectif, à une société du risque. Notre époque « se caractérise avant tout par un manque : l'impossibilité d'imputer les situations de menaces à

³ DOUGLAS M. et WILDAVSKY A., *Risk and Culture: An Essay on the Selection of Technological and Environmental Dangers*, Berkeley, University of California Press, 1983, p. 30 : « To pretend that there are no moral judgments involved in recognizing which are the most threatening dangers is equivalent to the tribal consensus that attribute a punitive moral regard to the seasons and stars. »

Traduction libre :

« Prétendre qu'il n'y a aucun jugement moral impliqué par l'identification de ce que sont les dangers le plus menaçants équivaut aux consensus tribal qui attribue une influence punitive aux saisons et aux étoiles. »

⁴ PICOCHÉ J., « Risque et Risquer », *Dictionnaire étymologique du français*, p. 580.

⁵ LAROUSSE P., « Risque », *Dictionnaire Universel du XIX^e siècle*, T. XIII, p. 1230.

⁶ LEMAÎTRE A. J., « Moyen Âge et Temps modernes : l'ère du calcul », in *Pour une histoire culturelle du risque : genèse, évolution, actualité du concept dans les sociétés occidentales*, Strasbourg, Éditions Histoire et anthropologie, 2004, p. 53-54.

⁷ WALTER F., *Catastrophes. Une histoire culturelle. XVI^e-XXI^e siècle*, Paris, Seuil, coll. « L'Univers historique », 2008, p. 210.

des causes externes. Contrairement à toutes les cultures et à toutes les phases d'évolution antérieures, la société est aujourd'hui confrontée à elle-même »⁸.

Alors qu'auparavant le risque pouvait encore être tenu à distance grâce à des barrières réelles ou symboliques – la lutte contre les mendiants, les prostituées mais également les progrès apportés par la croissance économique – la mondialisation économique est également désormais celle des risques. « [...] la peur est devenue le produit du stade le plus avancé du monde moderne et toute distanciation est désormais improbable »⁹.

5 Les sociétés anciennes étaient des sociétés de la protection, elles étaient réactives en agissant *a posteriori*. La société contemporaine est une société du risque, de la prévention et de la précaution. Elle anticipe, ou tente de le faire. Dès qu'un risque devient plausible, il doit être pris en compte. Son tropisme scientifique l'a conduite toutefois à n'avoir du risque et de l'aléa qu'une vision probabiliste. En l'absence de mesure ou de quantification, tout risque sera nié. L'OMS a parfaitement exprimé cette vision lorsqu'elle a défini le risque sanitaire en 1974¹⁰.

Les principes de cette vision probabiliste qui ont amené à l'élaboration de cartes identifiant les zones à risques, ont permis d'assurer une meilleure gestion de celles-ci. Cependant, la tentation de s'en tenir exclusivement à cette vision réduit considérablement l'efficacité du principe de prévention.

6 Afin de parfaitement comprendre les enjeux de la prévention, Han Jonas préfère parler d'anticipation¹¹. Ce mot a pour étymologie les verbes *anticipare* qui signifie « prendre les devants » et *prospicere* qui désigne l'action consistant à regarder au loin et à prévoir. Il peut ainsi se définir comme l' « action de se projeter dans l'avenir et de se représenter les risques qui pourraient découler d'une action ou d'une activité et les stratégies à mettre en œuvre pour

⁸ BECK U., *La société du risque : sur la voir d'une autre modernité*, Paris, Aubier, coll. «Alto», 2008, p. 8.

⁹ WALTER F., *Catastrophes. Une histoire culturelle. XVIe-XXIe siècle*, *op. cit.*, p. 240, *supra* notre note 7.

¹⁰ DOUGLAS M., *Risk Acceptability According to the Social Sciences. Mary Douglas : Collected Works*, vol. XI, Londres et New-York, Routledge, 2010, p. 20 : « [...] the expected frequency of undesirable effects arising from exposure to a pollutant. »

Traduction libre :

« [...] la fréquence attendue des effets indésirables provenant de l'exposition à un polluant. »

¹¹ JONAS H., *Le principe responsabilité. Une éthique pour la civilisation*, Paris, Éditions du Cerf, 2006, p. 13 : « [...] la promesse de la technique moderne s'est inversée en menace, ou bien que celle-ci s'est indissolublement alliée à celle-là [...] Qu'est-ce qui peut servir de boussole ? L'anticipation de la menace elle-même ! »

y pallier et les éliminer »¹². Ce principe a pour vocation de régir les relations entre sujets de droit international quand leurs activités sont sources de risques. La source de leurs relations est donc à venir, elle est une « variable projetée »¹³.

7 La prise en compte du principe d'anticipation par le droit international en matière environnementale s'est faite en trois temps. Le premier est illustré par l'affaire de la Fonderie de Trail dans laquelle le tribunal arbitral adopte une logique de coexistence qui suppose qu'« aucun État n'a le droit d'utiliser ou de permettre qu'on utilise son territoire de telle manière que des fumées causent un dommage sur le territoire ou au territoire d'un autre État ou aux biens de personnes se trouvant sur ce territoire, dès lors que la chose a des conséquences graves et que le préjudice est clairement attesté par des preuves convaincantes »¹⁴. Cette sentence pose en principe que la souveraineté d'un État est limitée lorsque sont apportées des preuves convaincantes de sa responsabilité. Il s'agit donc d'une application limitée du principe de prévention.

Dans l'affaire du Déroit de Corfou, la souveraineté de l'État a été garantie par la CIJ qui a rappelé qu'« entre États indépendants, le respect de la souveraineté territoriale est l'une des bases essentielles des rapports internationaux »¹⁵. La cour ne focalise cependant pas sur la preuve du dommage. Elle relève l'élément d'intentionnalité, en l'occurrence la décision de l'Albanie de ne pas anticiper les dommages subis par des navires étrangers. Or, l'intentionnalité n'a que peu d'intérêt lorsque l'on recherche s'il y a eu anticipation ou non. Ce qui compte est l'acte d'anticipation : existe-t-il ou non ? Peu importe qu'il y ait volonté ou non d'anticiper. Seul compte l'*actus reus* et non le *mens rea*.

Le troisième temps de cette intégration a consisté, pour la CIJ dans l'affaire Projet Gabcikovo-Nagymaros¹⁶, à poser comme seule obligation pour les États, d'anticiper d'éventuels dommages environnementaux. Il n'est plus fait mention de preuves convaincantes ni d'intention. En outre, il ne s'agit plus uniquement de question de voisinage car les principes

¹² MBENGUE M. M., *Essai sur une théorie du risque en droit international public. L'anticipation du risque environnemental et sanitaire.*, Paris, Pédone, 2009, p. 6.

¹³ BECK U., *La société du risque : sur la voir d'une autre modernité*, *op. cit.*, p. 61, *supra* notre note 8.

¹⁴ Recueil des sentences arbitrales, vol. III, « Affaire de la Fonderie de Trail », p. 1965.

¹⁵ C.I.J., Recueil des arrêts de 1949, *Détroit de Corfou (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord c. Albanie)*, 9 avril 1949, p. 35.

¹⁶ C.I.J., Recueil des arrêts de 1997, *Projet Gabcikovo-Nagymaros (Hongrie c. Slovaquie)*, 25 septembre 1997, p. 130.

dégagés par la CIJ concernent non seulement les États mais également les régions ne relevant d'aucune juridiction nationale¹⁷.

Derrière l'idée de risque se trouve celle d'atteinte à un intérêt du fait d'une action ou d'une omission. Elle sous-tend donc une obligation de limiter la réalisation de ce risque grâce au principe d'anticipation. La fonction du droit n'est donc pas uniquement curative en comblant les lacunes *a posteriori*, en couvrant les situations inconnues jusqu'alors, en compensant les dommages grâce au mécanisme de réparation. L'objet du droit n'est alors plus le dommage mais le risque de dommage.

8 La société contemporaine s'est affranchie de la notion de péché pour la remplacer par celle de responsabilité qui devient un devoir moral autant que juridique.

Jusqu'au XIX^{ème} siècle, la responsabilité était associée à la notion de faute¹⁸ qui est fort ancienne. En effet, le renouveau du droit romain, à la fin du Moyen-âge, a permis aux anciens auteurs de dissocier la responsabilité pénale de la responsabilité civile et de dégager un principe général de responsabilité fondé sur la notion de faute. Le premier d'entre eux à avoir exprimé la notion de faute civile, distincte donc de la faute pénale, qui a servi de fondement au régime de responsabilité civile, est le jurisconsulte Jean Domat¹⁹. Sa définition de la faute est très large puisqu'il l'identifie au fait illicite qui n'aboutit pas à un crime ou à un délit. Cette distinction a permis d'aboutir à la classification des fautes communément admise aujourd'hui : la faute civile qui peut être délictuelle (responsabilité du commettant du fait de son préposé...) ou contractuelle et la faute pénale qui requiert un élément légal, un élément matériel et un élément moral ou psychologique.

La conception classique de la responsabilité impute²⁰ un dommage à son auteur pour sanctionner son comportement (responsabilité pénale) et en réparer les conséquences (responsabilité civile). Son but est la cessation de l'illicite. Le corollaire de cette conception étant qu'à tout préjudice ne correspond pas une responsabilité. Si un individu n'a pas à subir

¹⁷ *Ibid.*, § 53 : « [...] l'obligation générale qu'ont les États de veiller à ce que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle respectent l'environnement dans d'autres États ou dans des zones ne relevant d'aucune juridiction nationale fait maintenant partie du corps de règles du droit international de l'environnement. »

¹⁸ VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S., *Les conditions de la responsabilité*, 4^{ème} éd., Paris, LGDJ, 2013.

¹⁹ *Œuvres complètes de J. Domat. Nouvelle éd. (Éd. 1828-1830)*, Paris, Hachette Livre BNF, 2012.

²⁰ Sur le concept philosophique de responsabilité : POINGT P., « Le concept philosophique de responsabilité », in *Mer et responsabilité*, CUDENNEC A. et DE CET BERTIN C. (ss dir.), Brest, Pédone, 2009, pp. 11-18.

les erreurs ou imprudences d'un tiers, il doit, en revanche, accepter les aléas de l'existence, les risques inhérents à toute vie en société. Ce corollaire est parfaitement adapté à l'aventure maritime à laquelle les acteurs participent en connaissance de cause.

9 Le milieu du XIX^{ème} siècle voit l'émergence d'une théorie qui marquera une étape capitale dans l'histoire de la responsabilité. Il s'agit de la théorie du risque.

Ce siècle est celui de la révolution industrielle qui aura de nombreuses conséquences. L'évolution technologique crée de nouveaux risques liés à la vapeur et à l'électricité encore mal maîtrisées. Les enjeux créés par ces nouveaux modes de production aboutissant à une exigence de rendement supérieure à ce qui était demandé auparavant ; la pression ainsi exercée sur les travailleurs se fait parfois au détriment de leur sécurité. Enfin, la demande en main-d'œuvre étant importante et les conditions économiques des ouvriers très difficiles, hommes, femmes et enfants affluent dans les usines. Les accidents sont donc fréquents.

En l'absence de faute de la part de l'employeur, l'ouvrier ou ses ayant-droits ne peuvent prétendre à une indemnisation. Une partie de la doctrine se prononce alors en faveur d'un régime d'indemnisation fondé sur la vertu et l'équité. En effet, « Avoir la direction et la garde d'une chose, c'est accepter de supporter et de payer les risques de son fonctionnement matériel [...] Toute activité économique qui fonctionne pour autrui fonctionne au risque d'autrui. Donc c'est celui qui en a la direction qui doit en payer les risques ; que cette activité soit le fait d'une machine ou d'un ouvrier ; peu importe. »²¹ Pour cela « Il fallait donc aller plus loin et s'attaquer franchement à la base même de la théorie régnante ; il fallait soustraire la responsabilité du dommage causé par les choses à l'application de l'article 1382, la dégager de la notion trop envahissante de la faute délictuelle ; il fallait en faire une véritable responsabilité du fait des choses, c'est-à-dire ayant sa source unique dans le dommage causé par l'objet, la victime ne devant pas fournir d'autre preuve que celle du rapport de cause à effet qui unit la chose inanimée au préjudice souffert. »²²

Les deux premières versions de la théorie du risque, car il en existe plusieurs²³, sont celle du risque-créé qui énonce que toute activité dommageable est génératrice de

²¹ SALEILLES R., « Le risque professionnel dans le Code civil », *La réforme sociale*, Séance du 14 février 1898, p. 641.

²² JOSSERAND L., *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, Paris, Librairie Nouvelle de Droit et de Jurisprudence, 1897, pp. 8-9.

²³ MAZEAUD H., MAZEAUD L., TUNC A., *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, vol. I, 5^{ème} éd., Paris, Montchrestien, 1957, n° 339 et suiv.

responsabilité même en l'absence de faute et celle du risque-profit selon laquelle un individu qui retire des bénéfices d'une activité doit également en supporter les charges.

10 La théorie du risque a été consacrée par l'arrêt Teffaine du 16 juin 1896²⁴ qui confirme la responsabilité du gardien de la chose sans qu'il soit nécessaire d'apporter la preuve de sa faute. Seul un cas fortuit ou de force majeure peut l'exonérer de responsabilité. Cependant, la disparition de l'élément fautif dans la responsabilité du gardien de la chose n'est qu'implicitement admise par la Haute juridiction : « la responsabilité du fait des choses qu'on a sous sa garde subsiste malgré le vice occulte de la chose et ne disparaît que par la preuve du cas fortuit ou de force majeure ».

Il faudra attendre un arrêt du 21 janvier 1919²⁵ pour que la Cour de cassation affirme explicitement que « la présomption de responsabilité fondée sur l'article 1384 al. 1 C. civ. ne peut être écartée par la preuve de l'absence de faute, elle ne cède qu'en présence d'une cause étrangère présentant les caractères de la force majeure ». La responsabilité générale du fait des biens et des choses, « y compris à ceux qui étaient dirigés par la main de l'homme au moment du dommage », ²⁶ a été confirmée par l'arrêt Jand'heur du 13 janvier 1930²⁷.

La conception moderne de la responsabilité ne place donc plus le trouble au cœur de ses raisonnements mais plutôt de ses conséquences. Le préjudice supplante alors le trouble social. Tout comme la faute est susceptible de causer un préjudice, le risque, en se réalisant, est générateur de dommage.

Cette conception se traduit par la création de règles spéciales, par l'abandon de la notion d'anormalité pour celle de dommage. Ainsi, disparaît le jugement de réprobation, la coloration morale propre au mécanisme de la responsabilité, « la responsabilité devient un risque parmi tant d'autres qu'il s'agit de maîtriser au mieux »²⁸.

²⁴ Cass. civ., 16 juin 1896, D. 1898. 1. 433, concl. Sarrut, note Saleilles ; S. 1897. 1. 17, note A. Esmein.

²⁵ Cass. civ., 21 janv. 1919, D. 1922. 1. 25.

²⁶ LE TOURNEAU P. et al., *Droit de la responsabilité et des contrats 2012/2013*, 9^{ème} éd., Paris, Dalloz, coll. «Dalloz Action», 2012, p. 48.

²⁷ Cass. civ., ch. réunies, 13 févr. 1930, Jand'heur, GAJC, 11^{ème} éd., 2000, n° 193 ; D. 1930. 1. 57, rapp. Le Marc'hadour, concl. Matter, note Ripert ; S. 1930. 1. 121, note Esmein.

²⁸ LE COUVIOUR K., *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, Marseille, PUAM, coll. «Collection du Centre de Droit Maritime et des Transports», 2007, p. 129.

11 Progrès indéniable en matière de protection des victimes, symbole du déclin de la responsabilité individuelle²⁹, la théorie du risque a cependant fait l'objet de critiques³⁰. Présentée comme étant partie intégrante de la responsabilité, elle possède cependant une caractéristique qui la rend inconciliable avec celle-ci. Le droit de la responsabilité civile est fondé sur le pouvoir qu'avait l'agent d'empêcher l'acte de se produire. La théorie du risque n'intègre pas ce pouvoir dans son raisonnement. Seul le résultat obtenu importe. Par conséquent, « elle s'inscrit dans un cadre juridique qui n'est plus celui de la responsabilité civile »³¹.

Boris Starck s'est efforcé de dépasser la simple opposition entre les notions de faute et de risque³². Sa théorie de la garantie tente de replacer la victime au cœur du débat. Celle-ci possède des droits qui doivent être garantis. Ceux-ci sont les droits à la réparation des dommages corporels et matériels d'une part et des dommages économiques ou moraux, d'autre part. Seuls les premiers seront l'objet de cette garantie. Les seconds pourront engager la responsabilité de son auteur, mais sur le fondement de la faute³³. L'appréciation du comportement de l'auteur du dommage n'est donc pas prise en considération. L'inconvénient majeur de cette théorie réside dans le fait de supprimer le fait illicite dans les conditions de déclenchement de la responsabilité civile³⁴ et de créer des droits de créance, des droits subjectifs nouveaux qui, en cas d'excès dans leur exercice, seront contrecarrés par « des droits subjectifs en sens inverse »³⁵. Ce processus serait immanquablement source d'insécurité juridique.

12 Entre les notions de faute et de risque, il en existe une autre qui permettrait d'adopter

²⁹ VINEY G., *Le déclin de la responsabilité individuelle*, Paris, LGDJ, coll. «Anthologie du droit», 2013.

³⁰ TERRÉ F., SIMLER P., LEQUETTE Y., *Les obligations*, Paris, Dalloz, coll. «Précis», 2009, p. 694.

³¹ BRUN P., *Responsabilité civile extracontractuelle*, 2^{ème} éd., Paris, Litec, coll. «Manuel», 2009, p. 96.

³² STARCK B., *Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile, considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée*, Paris, L. Rodstein, 1947.

³³ STARCK B., ROLAND H., BOYER L., *Obligations, 1. Responsabilité délictuelle*, 5^{ème} éd., Paris, Litec, 1996, p. 43. Pour une illustration de l'abandon de la condition d'illicéité en matière de responsabilité des parents : Cass. civ. 2^e, 10 mai 2001, Levert, Bull. civ. II, n° 96 ; D. 2001, p. 2851, note TOURNAFOND O. ; JCP 2002, I, 124, n° 20, obs. VINEY G.

³⁴ BRUN P., *Responsabilité civile extracontractuelle, op. cit.*, p. 99, *supra* notre note 31.

³⁵ TERRE F., SIMLER P., LEQUETTE Y., *Les obligations, op. cit.*, p. 695, *supra* notre note 30.

« une approche intemporelle du concept de responsabilité »³⁶, celle d'autorité. Celle-ci a fait l'objet d'une théorie développée par Noël Dejean de la Bâtie³⁷. Selon lui, tout agent ayant sous son autorité, et non pas uniquement sous sa direction, un être ou une chose qui « cause un dommage à autrui en se comportant de façon incorrecte »³⁸ devra en assumer la responsabilité. Ainsi, la responsabilité devient « la rançon de l'autorité »³⁹. L'avantage de cette théorie est double. La difficulté que constituait la faute est résolue quand, dans le même temps, la condition de l'illicéité de l'acte est préservée.

Noël Dejean de la Bâtie a également répondu à la question du lien de causalité grâce à sa théorie de l'empreinte continue du mal. Selon lui « un fait n'est pas retenu comme cause d'un dommage par cela seul qu'il l'a rendu possible ; il ne l'est que si c'est la défectuosité même, prouvée ou présumée, qui peut en fournir, au moins partiellement, l'explication »⁴⁰. Ainsi, un fait dommageable ne sera considéré comme cause d'un dommage qu'à deux conditions : qu'il ait joué un rôle dans la survenance du dommage, à savoir qu'en son absence, le dommage ne serait pas survenu, et que ce fait doit expliquer le préjudice par sa défectuosité⁴¹.

13 Toutefois « la notion de faute est tellement consubstantielle à notre civilisation qu'il est difficile de l'évacuer : chassez la faute, elle revient au galop ! »⁴². Dans une société du risque où toute action peut avoir des conséquences irréversibles et inattendues pour l'espace, l'environnement, mais également dans le temps pour les générations futures, la nécessité de relier l'étendue des pouvoirs de l'homme à ses responsabilités s'est imposée peu à peu ; « on

³⁶ BRUN P., *Responsabilité civile extracontractuelle*, *op. cit.*, p. 100, *supra* notre note 31.

³⁷ DEJEAN DE LA BÂTIE N., *Appréciation in abstracto et appréciation in concreto en droit civil français*, Paris, LGDJ, 1965.

³⁸ DEJEAN DE LA BÂTIE N., in AUBRY et RAU, *Droit civil français, T. VI-2, Responsabilité délictuelle*, 8^{ème} éd., Paris, Librairies techniques, 1989, p. 2.

³⁹ BRUN P., *Responsabilité civile extracontractuelle*, *op. cit.*, p. 103, *supra* notre note 31.

⁴⁰ DEJEAN DE LA BÂTIE N., *Appréciation in abstracto et appréciation in concreto en droit civil français*, *op. cit.*, n° 72, *supra* notre note 37.

⁴¹ Cass. civ. 2^e, 8 février 1989, obs. DEJEAN DE LA BÂTIE N., JCP G 1990, II, 21544.

⁴² LE TOURNEAU P. et al., *Droit de la responsabilité et des contrats 2012/2013*, *op. cit.*, p. 33, *supra* notre note 26.

est responsable aussi loin et aussi longtemps que portent nos actes »⁴³. Face à l'incertitude de nos actes, la prudence et la retenue sont de mise. Alors que les sociétés anciennes étaient gouvernées par une crainte divine, « *Initium sapientiæ timor Domini* »⁴⁴, notre société contemporaine l'est par une crainte laïcisée mais tout aussi implacable : le principe de précaution⁴⁵.

Ce principe dépasse celui de prévention car il va « à l'encontre de risques qui ne sont même pas probabilisables »⁴⁶. A ce titre, sera responsable tout acteur qui n'aura pas adopté une démarche de précaution en situation d'incertitude, et ce même en l'absence de dommage. Le simple fait de ne pas s'être informé et de n'avoir pas évalué le risque potentiel se transformera en faute de précaution. Voici venu dans le même temps la réhabilitation de la faute et de la responsabilité objective. Ce raisonnement conduit à convertir « toute erreur en faute »⁴⁷.

Le principe de précaution ne concerne que les risques de dommages graves ou irréversibles, en l'absence de toute certitude scientifique. Il ne pourra être mis en œuvre dans l'hypothèse de dommages de peu d'importance ou réversibles. Si les conditions sont réunies, il sera possible d'envisager une action en responsabilité civile et « tout sera alors une question de degré de probabilité et de causalité suffisantes »⁴⁸. Cependant, la fonction essentielle de la responsabilité civile est de réparer les dommages. Accepter que la responsabilité civile d'un agent puisse être engagée en l'absence de toute faute aurait pour conséquence de faire d'elle un simple outil de mise en œuvre du principe de précaution⁴⁹.

Une autre fonction de la responsabilité civile est la répartition de la charge des réparations. Or, il nous semble, comme l'a parfaitement exprimé Geneviève Viney, que « [...] la responsabilité convient plutôt aux dommages dus à une faute intentionnelle ou au

⁴³ MILLET F., *La notion de risque et ses fonctions en droit privé*, Clermont-Ferrand, LGDJ, «collection des thèses», 2001, p. 311.

⁴⁴ Psaume CXI, v. 10.

⁴⁵ EWALD F., *Le principe de précaution*, Paris, PUF, coll. «Que sais-je?», 2008.

⁴⁶ MARTIN G. J., « Précaution et évolution du droit », *D.* 1995, p. 301.

⁴⁷ EWALD F., « Philosophie de la précaution », *L'année sociologique*, vol. 46, n° 2, 1996, p. 385.

⁴⁸ NEYRET L., « L'extension de la responsabilité civile en droit de l'environnement », *RCA*, n° 5, dossier 29, 2013.

⁴⁹ JOURDAIN P., « Comment traiter le dommage potentiel ? », *RCA*, n° 3, dossier 11, 2010, p. 6.

moins à une faute grave, tandis que les procédés de socialisation directe seraient mieux adaptés à la réparation de la plupart des accidents qui sont généralement imputables, non à un comportement délibérément coupable, mais à une courte inattention, à une erreur, une maladresse ou une déficience quelconque à laquelle l'être humain est sujet par nature »⁵⁰.

Une conséquence supplémentaire du principe de précaution est la substitution d'une dimension économique ayant pour levier « l'incitation financière résultant des charges supportées par le responsable »⁵¹ à la dimension morale de la responsabilité, ce qui peut sembler ironique quand on a en mémoire les critiques d'une société en manque d'éthique.

Le sentiment qui prédomine sur le principe de précaution est qu'il est avant tout un principe qui tente de conjurer tout risque majeur, fut-il imprévisible et ce avant d'être une nouvelle approche de la responsabilité civile au service de l'environnement⁵². Il a pour objectif de conjurer l'inaction du fait d'une incertitude. En supprimant la condition de certitude, qui est « un des prétextes possibles à l'inaction, et un prétexte rédhibitoire dans le cadre d'une rationalité classique de l'action »⁵³, les tenants de ce principe, éminemment politique, espèrent que plus aucune barrière ne s'opposera à la mise en œuvre de mesures de prévention. En somme, le principe de précaution serait similaire à une ligne de code informatique qui débloquerait un programme informatique bridé afin de lui faire produire ses pleins effets.

Cette démarche est empreinte d'un pessimisme doublé de culpabilisation. Pessimisme « face aux menaces les plus graves, du type catastrophe climatique ou effondrement de la biodiversité, [...] quel que puisse être le prix d'une réponse anticipée, il est moins lourd que les dommages environnementaux incommensurables auxquels on s'expose en cas d'inaction »⁵⁴. Culpabilisation d'une humanité inactive face aux conséquences de ses actes, ne voulant pas voir le chemin du catastrophisme qu'elle a emprunté et qui la conduit vers « une

⁵⁰ VINEY G., *Traité de droit civil. Les obligations. La responsabilité : conditions*, Paris, LGDJ, 1982, n° 36.

⁵¹ MARTIN G. J., « Précaution et évolution du droit », *op. cit.*, p. 306, *supra* notre note 46.

⁵² Au sens de ce qui environne une activité et non uniquement au sens de ce qui relève de la nature.

⁵³ BOURG D., WHITESIDE K. H., « Précaution : un principe problématique mais nécessaire », *Le Débat*, n° 129, 2004, p. 154.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 155.

autodestruction qui serait comme inscrite dans son avenir figé en destin »⁵⁵.

14 Un renversement de proposition se fait donc au XXème siècle. Ce n'est plus la nature qui se dresse face à l'homme mais ce dernier qui en devient le prédateur⁵⁶. Une méfiance se développe à l'égard de l'action anthropique et de ses conséquences sur l'environnement. Les mécanismes de l'assurance, qui visent à mutualiser les conséquences des risques, à les rendre acceptables et à ne pas paralyser l'action, apparaissent en conséquence limités.

Antony Giddens a identifié les étapes qui ont conduit à notre société postmoderne qui se caractérise la dissolution de la raison au profit de l'imaginaire⁵⁷. Cet avènement a pris forme avec la mondialisation du risque dont l'intensité menace l'humanité et par l'augmentation des contingences. Ensuite, il y a eu le développement d'environnements à risques institutionnalisés, comme les marchés financiers. Ceci a conduit à l'impossibilité d'évaluer certaines situations complexes puis à développer une conscience exacerbée des risques. La dernière digue qui contenait les peurs a fini par se rompre lorsque les limites des experts ont été reconnues et admises. Face à une société en déficit éthique dans laquelle les risques sont diffus mais l'incertitude grandissante, face aux impacts de l'homme, supposés ou réels, sur l'environnement, une montée de l'alarmisme s'est fait sentir. Ce phénomène a actualisé la notion de catastrophe. Désormais, les catastrophes, fussent-elles naturelles, sont l'œuvre de l'homme ; il en est ainsi, par exemple, du réchauffement climatique susceptible d'occasionner la fonte de la calotte glaciaire ou encore la hausse des eaux marines.

Le catastrophisme écologique a donc mis l'accent sur les origines humaines des dommages à l'environnement. Les atteintes au milieu maritime en sont la preuve. En outre, les outils développés par l'homme pour protéger cet environnement seraient devenus archaïques et inefficaces. Le droit maritime, notamment, serait de ces outils qui n'ont pas su s'adapter à la nécessaire protection de l'environnement. Les risques maritimes contemporains exigeraient donc un droit plus contraignant et responsabilisant.

15 Afin de confirmer ou d'infirmer l'inaptitude ou les insuffisances du droit maritime à prendre en compte et gérer correctement les risques maritimes, il va être tout d'abord nécessaire de les identifier (Partie 1). Si ceux-ci ont évolué et se sont diversifiés, des

⁵⁵ DUPUY J.-P., *Pour un catastrophisme éclairé. Quand l'impossible est certain*, Paris, Seuil, coll. «Essais», 2002, p. 216.

⁵⁶ GALBRAITH J. K., *Le Temps des incertitudes*, Paris, Gallimard, 1978.

⁵⁷ GIDDENS A., *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan, coll. «Théorie sociale contemporaine», 2000.

constantes peuvent être néanmoins identifiées. Une fois celles-ci mises en lumière, la seconde étape va consister à analyser leur traitement par le droit maritime (Partie 2). Il sera alors possible de se prononcer sur la capacité du droit maritime à contribuer au renforcement de la protection de son environnement.

PARTIE 1

L'IDENTIFICATION DES RISQUES MARITIMES

16 Jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle, et ce depuis environ quatre mille ans, le navire était l'unique instrument du transport maritime et n'avait pour d'autre fonction que de transporter les hommes et les marchandises. Le navire a accompagné les marins à travers l'histoire, des premières expéditions dont les motivations étaient économiques et à visée expansionniste, à celles qui en ont fait un objet d'étude scientifique. Au cours de cette longue épopée (Chapitre 1), les risques maritimes n'ont guère évolué et le droit maritime est resté celui des navires⁵⁸.

17 Puis, cet ordre maritime a été remis en cause. La recherche scientifique, l'exploitation du sous-sol marin par des plates-formes⁵⁹ de différents types, le développement des énergies marines renouvelables, en particulier les éoliennes offshore, sont autant de nouveaux usages de la mer qui ont révolutionné et révolutionnent encore les règles établies⁶⁰. Ces nouveaux usages ont conduit à l'apparition de nouveaux engins qui sont venus concurrencer les navires.

Si les risques inhérents au transport maritime, comme le facteur humain, n'ont pas disparu, ils ont évolué avec les techniques ; tandis que les nouveaux usages en ont fait rapidement naître de nouveaux⁶¹, les risques maritimes contemporains (Chapitre 2). Ceux-ci ont démontré la capacité du droit maritime à évoluer et se réformer et ont imposé une remise en cause de l'approche classique des événements pouvant survenir en mer.

⁵⁸ RODIERE R., RÈMOND-GOUILLOUD M., *La Mer : Droit des hommes ou proie des Etats?*, Paris, Pédone, 1980, p. 103.

⁵⁹ Problématique déjà ancienne : DUPUY R.-J. (ss dir.), *Le pétrole et la mer*, Paris, PUF, coll. «Travaux et recherches de l'Institut du droit de la paix et du développement de l'université de Nice», 1976

⁶⁰ LEOEUF C., « De la surveillance des activités humaines en mer. Essai sur les rapports du droit et de la technique. », 2012, Nantes, Université de Nantes, p.22.

⁶¹ BAUMLER R., « La sécurité de marché et son modèle maritime : entre dynamiques du risque et complexité des parades : les difficultés pour construire la sécurité », 2009, Evry, Université Evry Val d'Essonne, p. 401.

CHAPITRE 1 LES RISQUES MARITIMES DANS L'HISTOIRE

18 L'étude de l'histoire des risques maritimes coïncide, en grande partie, avec celle de la découverte et de la conquête des mers et des océans. Au sortir de l'âge des cavernes, elle nous fait naviguer de conserve avec les marines égyptienne⁶², grecque⁶³, romaine⁶⁴, nordique⁶⁵ et chinoise⁶⁶ pour nous entraîner, enfin, dans les profondeurs abyssales de ces océans tant redoutés (section 1).

19 Les développements du droit des gens⁶⁷ et du droit naturel, notion issue du Bien commun d'Aristote et de Saint Thomas d'Aquin⁶⁸ et laïcisée par Grotius⁶⁹, ont affirmé l'existence d'une communauté internationale et d'un droit naturel. Les travaux menés par les différents positivismes⁷⁰ à la fin du XIX^{ème} siècle ont confirmé la réalité d'un ordre juridique spécifique à la communauté internationale⁷¹. Communauté qui se substituera, peu à peu, aux États dans la définition de la sécurité maritime et deviendra, *de jure*, la gardienne des océans (section 2).

⁶² FABRE D., *Le destin maritime de l'Égypte ancienne*, Londres, Periplus Publishing London, 2004.

⁶³ REED C. M., *Maritime Traders in the Ancient Greek World*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003.

⁶⁴ MORABITO M., CHARBONNEL N., « Le statut juridique des rivages de la mer : droit romain et glossateurs », *Revue historique de Droit*, 1987, pp. 23–44.

⁶⁵ RAVET A., *La marine des Vikings ou pirates scandinaves...*, 2^{ème} éd., Rabu Press, 2012.

⁶⁶ SWANSON B., *Le 8e voyage du dragon: histoire de la marine chinoise*, Paris, Plon, 1983.

⁶⁷ BARBIER M., « La notion de *Jus Gentium* chez Vitoria », *Bibliothèque d'Humanisme et Renaissance*, Tome 69, 1, 2007, p.p. 7–19.

⁶⁸ SAINT THOMAS D'AQUIN, *De Regno, Traduction, notes et annexes par le R.P. Bernard Rulleau*, Paris, Civitas, 2010, I, 15 : « [...] le roi doit veiller principalement à la manière dont la multitude qui lui est soumise mènera une vie bonne. », I, 14 : « Or une vie bonne est une vie selon la vertu ; la vie vertueuse est donc la fin du rassemblement des hommes en société. »

⁶⁹ GROTIUS H., *Le droit de la guerre et de la paix*, 2^{ème} éd., PUF, 2012.

⁷⁰ Le positivisme sociologique représenté par Léon Duguit et Georges Scelle ; le positivisme volontariste par Dionizio Anzilotti (ANZILOTTI D., *Cours de droit international*, Editions Panthéon-Assas, coll. «Droit international et relations internationales», 1999) et le positivisme normativiste par Hans Kelsen (KELSEN H., *Théorie pure du droit*, Traduction de Charles Eisemann, Paris et Bruxelles, LGDJ et Bruylant, coll. «La pensée juridique», 1999).

⁷¹ DUPUY P.-M. et KERBRAT Y., *Droit international public*, 10^{ème} éd., Dalloz, coll. «Précis Dalloz», 2010, pp. 12 et suiv.

Section 1 Des cavernes aux abysses

20 Que de milles marins parcourus, des premières tentatives pour se mouvoir sur les eaux marines⁷² jusqu'aux expéditions ayant permis d'atteindre le fond des abysses⁷³.

Très concrètement, « La navigation peut être définie comme une alliance de l'art et de la science permettant à un navire d'être dirigé d'un rivage de la terre à un autre. Pour atteindre ce résultat, il est nécessaire tout d'abord de gouverner le navire puis, ensuite, de trouver sa route »⁷⁴. La tâche du navigateur sera de déterminer la route que devra emprunter le navire, celle du marin sera de le gouverner.

21 L'art de la navigation ne se résume pas à des considérations techniques. L'histoire de la conquête des océans reflète le regard que l'homme a porté sur lui-même et son environnement ; la façon dont il a perçu sa place dans l'univers. De l'Odyssée⁷⁵ au récit de la Genèse⁷⁶, de l'Antiquité au Moyen-âge, la mer reste une « profondeur impénétrable des eaux »⁷⁷. Elle est lieu d'effroi mais également de conquêtes (sous-section 1).

Au cours de la période allant de l'époque moderne à nos jours, la façon dont l'homme a perçu sur le milieu marin a changé de nombreuses fois ; au cours de ces cinq siècles, la mer et les océans ont été un lieu de découvertes (sous-section 2).

⁷² KINDER H., ALBECK R., *Atlas historique : de l'apparition de l'homme sur la terre au troisième millénaire*, Paris, Librairie Académique Perrin, 2006, 695 p.

⁷³ CAMERON J., « Défi en eaux profondes », *National Geographic*, n° 165, vol. 28.6, juin 2014, pp. 40–53.

⁷⁴ PHILLIPS-BIRT D., *L'art de naviguer - De la préhistoire à nos jours*, Éditions Maritimes et d'Outre-Mer, 1974, p. 1.

⁷⁵ HOMÈRE, *Odyssée, Chants VIII à XV*, Les Belles Lettres, 2001, Chant XII, v. 286-290 : « Les nuits pourtant font se lever la ruine des navires : des vents mauvais : et comment fuir l'abrupte mort / si brusquement se lève une rafale : de ce Notos, de ce hurlant Zéphyr, qui tant de fois : disloquent les bateaux en dépit des dieux protecteurs. »

⁷⁶ OSTY E., *La Bible*, Paris, Seuil, 1973, Genèse, I, 6-8 : « Dieu dit : ' Qu'il y ait un firmament entre les eaux et qu'il sépare les eaux d'avec les eaux. ' Il en fut ainsi : Dieu fit le firmament et il sépara les eaux qui sont au-dessous du firmament d'avec les eaux qui sont au-dessus du firmament. Dieu appela le firmament 'ciel'. Il y eut un soir, il y eut un matin : deuxième jour » ; 7, 17-20 : « Et ce fut le déluge pendant quarante jours sur la terre. Les eaux s'accrurent et soulevèrent l'arche, qui s'éleva de dessus la terre. Les eaux grossirent et s'accrurent beaucoup sur la terre, et l'arche allait à la surface des eaux. Et les eaux grossirent beaucoup, beaucoup sur la terre, et toutes les hautes montagnes qui sont sous tous les cieux furent recouvertes. De quinze coudées au-dessus les eaux avaient grossi, et les montagnes avaient été recouvertes. »

⁷⁷ DE SEVILLE I., *Étymologies*, éd. par LINDSAY W. M., Oxford, Clarendon Press, 1911, Livre VIII, p. 20.

22 Pour suivre le cheminement des hommes, l'historien doit se référer à des documents : écrits, poteries, vestiges et autres témoignages⁷⁸. En effet, les faits appartenant au passé, la connaissance historique est indirecte. Or, plus la période étudiée est ancienne, plus les documents disponibles et exploitables sont rares, en particulier les écrits.

Fustel de Coulanges disait que « l'histoire se fait avec des textes » tandis que Charles Langlois et Charles-Victor Seignobos prédisaient que le manque de documents contraindrait les historiens à se replier des périodes anciennes vers les périodes modernes⁷⁹. Cette affirmation et cette prédiction se sont-elles vérifiées ? Il ne le semble pas. Fort heureusement, en effet, les documents sur lesquels les historiens travaillent ne se résument pas aux écrits, encore moins aux documents officiels. Les vestiges archéologiques, d'épaves englouties par exemple, peuvent en dire long sur l'organisation économique ou sociale d'une période⁸⁰.

23 Comme le notait Jacques Le Goff, l'Antiquité est pauvre en documents⁸¹. C'est pourquoi l'historien qui s'intéresse aux traces des premières navigations à l'aube de l'Antiquité se sent également préhistorien⁸². Il est à la recherche de vestiges sur terre ou sous mer : épaves, objets engloutis, bas-reliefs, poteries... Il bénéficie, éventuellement, de quelques textes.

Au fur et à mesure que l'on avance dans le temps, les écrits se font plus abondants ; l'historien doit les analyser, les déconstruire et les replacer dans leur contexte. Il lui faut en percevoir toutes les dimensions : littéraire, linguistique, sociologique, politique, psychologique... Il ne pourra se contenter d'être historien⁸³.

⁷⁸ GAUDIO A., *Connaissances actuelles et méthodes de recherche en anthropologie : un voyage sans fin*, L'Harmattan, 2010.

⁷⁹ LANGLOIS C.-V., SEIGNOBOS C., *Introduction aux études historiques*, Paris, Hachette, 1898, p. 275.

⁸⁰ POMEY P. (ss dir.), *La navigation dans l'Antiquité*, Édisud, Collection «Méditerranée», 1997, pp. 14- et suiv.

⁸¹ LE GOFF J., *Pour un autre Moyen-âge*, Paris, Gallimard, Collection «Bibliothèque des histoires», 1977, pp. 7-8.

⁸² PARIAS L.-H. (ss dir.), *Histoire universelle des explorations*, vol. I, De la préhistoire à la fin du Moyen-âge, Nouvelle Librairie de France, 1957, pp. 113-114.

⁸³ HARTOG F., « Introduction : Histoire ancienne et histoire », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, n° 5-6, 1982, p. 695.

24 C'est pourquoi en adoptant une approche tout à la fois littéraire, sociologique et psychologique, nous pouvons espérer retracer, avec cohérence et sens⁸⁴, les grandes étapes de la conquête des océans par l'homme durant la période complexe et la plus longue de l'histoire humaine, celle courant de l'Antiquité au Moyen-âge.

25 La mer de l'Antiquité est une *terra incognita* dont on ne sait rien (A) et dont on craint tout. Les sources dont nous disposons à son sujet sont rares. Nous savons, cependant, que le point de départ de notre périple se situe au Proche-Orient asiatique⁸⁵.

Bien qu'encore dominé par la crainte qu'éprouvent les marins de s'éloigner des rivages, le Moyen-âge, quant à lui, voit apparaître les cartes marines et les évolutions techniques (B).

⁸⁴ BLOCH M., *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, Paris, Armand Collin, 1997, p. 24 : « l'histoire n'aura donc le droit de revendiquer sa place parmi les connaissances vraiment dignes d'efforts, [que] dans la mesure où, au lieu d'une simple énumération, sans liens et quasiment sans limites, elle nous promettra un classement rationnel et une progressive intelligibilité. »

⁸⁵ GARELLI P., *Le Proche-Orient asiatique : Des origines aux invasions des peuples de la mer*, vol. 2, PUF, Collection «Nouvelle Clio», 1969.

A) La marine antique ou le saut dans l'inconnu

26 Pour Platon, la mer communique avec les gouffres de la Terre⁸⁶ par de multiples trous plus ou moins grands. Aristote imagine également que les fonds marins communiquent avec le centre de la Terre, mais par endroits seulement⁸⁷. La littérature reprend le thème de la mer, milieu hostile, lieu de mort. Homère évoque CHARYBDE et SCYLLA⁸⁸ pour personnifier les courants qui font s'échouer les navires sur ces récifs. Ovide⁸⁹ et l'Anthologie palatine, ou grecque⁹⁰, évoquent la crainte qu'inspire la tempête aux marins⁹¹.

Les récits comptés par les historiens sont nombreux ; on peut citer Cicéron⁹² et César⁹³. Ces témoignages rappellent que le marin de l'Antiquité disposait de peu de moyens pour lutter contre les éléments marins⁹⁴.

27 Malgré la crainte qu'il ressent face à un milieu inconnu aux dangers multiples, le marin de l'Antiquité a fait preuve d'audace et d'ingéniosité en perfectionnant les toutes premières embarcations datant de la naissance de l'histoire.

⁸⁶ PLATON, « Phédon », in *Œuvres complètes*, vol. I, Bibliothèque de la Pléiade, Nrf, 1950, 112-c et suiv.

⁸⁷ ARISTOTE, *Météorologique*, t. 1, Livres I-II, Les Belles Lettres, 2002, II, 1.

⁸⁸ CHARYBDE et SCYLLA sont deux monstres, issus de la mythologie grecque, qui habitent de part et d'autre du détroit de Messine, entre l'Italie et la Sicile.

⁸⁹ OVIDE, *Les Métamorphoses*, Folio, Collection «Folio Classique», 1992, XI, 480-538.

⁹⁰ *Anthologie grecque - Anthologie palatine*, t. 5 - Livre VII, Les Belles Lettres, 2002, VII.

⁹¹ BÉRARD V., *Les Phéniciens et l'Odyssée*, Tome II, Mer Rouge et Méditerranée, Armand Collin, 1924, p. 396 : « Voici quelques pages de nos Instructions nautiques : 'La rencontre des deux courant opposés produit, en divers point du détroit, des tourbillons et de grands remous, appelés *garofali* dans la localité. Les principaux *garofali* sont : sur la côte de Sicile, entre le cap du Faro et la pointe Sottile, avec le jusant, et devant la tour de Palazzo, avec le flot : ce dernier *garofalo* est très fort (c'est le Charybde des anciens)' . »

⁹² CICÉRON, *Lettres à Atticus*, X, 10 et 11.

⁹³ CÉSAR, *Guerre des Gaules*, Tome II (Livres V-VIII), 14^{ème} éd., Les Belles Lettres, Collection «des Universités de France», 1995, Livre cinquième, 9-11 : « presque tous les vaisseaux avaient été désemparés et jetés à la côte, câbles et ancres ayant cédé et les matelots et les pilotes n'ayant rien pu contre un tel ouragan : les navires, heurtés les uns contre les autres, avaient beaucoup souffert. »

⁹⁴ POMEY P. (ss dir.), *La navigation dans l'Antiquité*, loc. cit., supra notre note 80.

28 Le premier moyen de locomotion sur l'eau a été la pirogue monoxyle, ou embarcation construite dans une pièce de bois unique taillée dans un tronc d'arbre apparue environ 10000 ans av. J.-C.⁹⁵. Les peuplades des régions nordiques avaient un avantage sur celles implantées en Mésopotamie et dans la future Égypte : elles possédaient de grandes quantités de bois.

29 Le premier véritable bateau, car on ne peut pas encore parler de navire pouvant affronter les océans, est le coracle⁹⁶ babylonien⁹⁷. Les bateaux constitués de planches apparaissent, quant à eux, environ 4000 ans avant Jésus-Christ au Moyen-Orient et 2500 ans av. J.-C. en Europe septentrionale.

L'utilisation de la voile en mer Rouge ou dans le Golfe Persique date d'environ 3500 ans av. J.-C. Cela signifie que cette découverte fondamentale est contemporaine de la naissance de l'écriture cunéiforme à Sumer. Période fort lointaine mais extrêmement riche, car elle voit également l'éclosion de la civilisation de la Crète minoenne⁹⁸ et de l'intronisation du premier pharaon, Ménès. La direction des embarcations était alors assurée par des rames-gouvernails que l'on manipulait sur le flanc des bateaux. Par la suite, celles-ci ont été fixées latéralement de part et d'autre des bateaux qui pouvaient posséder jusqu'à six gouvernails latéraux. Ce dispositif a été utilisé pendant une très longue période.

30 La construction de bateaux constitués de planches remonte à 4000 ans av. J.-C. et on sait que des voyages eurent lieu entre l'Égypte et la Syrie dès deux mille sept cent ans avant notre ère, sous le pharaon Snefru⁹⁹. Des témoignages de naufrage datant de cette époque nous sont parvenus¹⁰⁰.

⁹⁵ La plus ancienne découverte en France l'a été à Noyen-sur-Seine en 1984.

⁹⁶ Le coracle est composé de peaux tendues sur une armature de vannerie.

⁹⁷ CASSON L., *The Ancient Mariners*, Princeton, Princeton University Press, 1991 ; Science & Vie, n° 1110, mars 2010, p. 20.

⁹⁸ Environ 3500 ans à 1400 avant Jésus-Christ.

⁹⁹ GRANDPIERRE V., « L'Orient ancien : Mythes et histoire », n° 8026, 2002, Collection «Documentation photographique», pp. 1–15.

¹⁰⁰ ERMAN A., *Die Literatur der Aegypter*, 1923 ; *The Ancient Egyptians: A Sourcebook of their Writings*, New-York, Harper & Row, 1966 / Peter Smith, 1978.

31 Les marines crétoise, minoenne puis celle de Mycènes¹⁰¹, cité à propos de laquelle on a pour la première fois dans l'histoire de l'Humanité parlé de thalassocratie¹⁰², sont proches de celle de l'Égypte des premières dynasties : il s'agit des navires non quillés pour la Crète de Minos, quillés pour celle des Mycéniens, en forme de croissant de vingt-cinq à trente mètres de long et qui sont propulsés au moyen de rames ou de pagaies.

Au XII^{ème} siècle av. J.-C., époque où l'on situe la guerre de Troie¹⁰³, on voit apparaître des navires aux nouvelles formes qui préfigurent ceux des phéniciens et des grecs ; ils sont pourvus d'une proue qui se dresse perpendiculairement à la quille.

32 Vers 1200 ans av. J.-C., c'est au tour des Phéniciens¹⁰⁴ de se confronter au dieu qui « ébranle la terre »¹⁰⁵. Ils sont les successeurs des Minoens¹⁰⁶ et des Egyptiens, mais ont dépassé ceux-ci¹⁰⁷ grâce, entre autres, à l'utilisation du bois de cèdre provenant des forêts du futur Liban¹⁰⁸ pour la construction de leurs navires. Les Phéniciens ont été également des précurseurs dans l'art d'utiliser les étoiles pour guider leur navigation et grâce à la rose des vents, ils étaient capables de savoir de quels vents ils pouvaient bénéficier¹⁰⁹.

¹⁰¹ Environ 1400 à 1100 ans avant Jésus-Christ.

¹⁰² Puissance politique fondée sur la domination des mers. THUCYDIDE, *Guerre du Péloponnèse*, vol. Tome 1, Les Belles Lettres, Collection «Classiques en poche», Livre 1^{er}, IV : « C'est Minos qui, selon la tradition, fut le premier à posséder une flotte ; il établit sa puissance sur la plus grande partie de ce que nous appelons maintenant la mer grecque ; il soumit les Cyclades et, le premier, établit des colonies dans la plupart de ces îles, d'où il avait chassé les Cariens ; il avait établi comme gouverneurs ses propres enfants ; de plus, comme il est naturel, il fit disparaître autant qu'il put la piraterie, en vue de s'assurer plus facilement le recouvrement des impôts. »

¹⁰³ XII^{ème} siècle av. J.-C.

¹⁰⁴ À propos des Phéniciens : GUSTAVE-TOUDOUZE G., DE LA RONCIERE C., TRAMOND J., Cdt RONDELEUX, DOLLFUS C., DUBARD P., *Histoire de la Marine*, Éditions de l'Illustration, 1959, T. 1, p. 27 : « En lui tout l'héroïsme des maîtres matelots et toute la fantaisie des aventuriers de la houle. »

¹⁰⁵ HOMÈRE, *Odyssée*, *Chants VIII à XV*, *op. cit.*, Chant XIII, v. 146, *supra* notre note 75.

¹⁰⁶ FAUCOUNEAU J., *Les peuples de la mer et leur histoire*, Paris, L'Harmattan, 2003.

¹⁰⁷ PHILLIPS-BIRT D., *L'art de naviguer - De la préhistoire à nos jours*, *op. cit.*, p. 69, *supra* notre note 74 : « Dans toute l'histoire de la navigation, il semble que ce soit leur comportement qui ait servi d'exemple aux navigateurs des époques suivantes. Rusés et prudents, peu enclins à l'impérialisme, tout entiers aux affaires, ils représentaient le prototype du commerçant de la mer. »

¹⁰⁸ Pour de plus amples détails sur le développement du commerce maritime par les phéniciens : NOIREAUD S., *Les premiers marchands des mers (Les origines de l'homme)*, Neuilly sur Seine, Time-Life International, 1976.

¹⁰⁹ Huit points étaient disposés sur la rose selon huit vents : tramontane (N), greco (NE), levante (E), sirocco (SE), mezzodi (S), garbio (SO), ponante (O) et maestro (NO).

33 Les grecs poursuivirent les progrès réalisés par la marine crétoise en adjoignant un éperon en bronze à l'avant de leur navires. Le talon d'Achille des embarcations de l'époque demeurait cependant leur manque de manœuvrabilité. De ce constat, naquit la dière¹¹⁰ dont on ne sait pas clairement si l'on doit attribuer la paternité aux Grecs ou aux Phéniciens. Il est en revanche indubitable que le développement de son utilisation a été le fait des premiers.

C'est au VI^{ème} siècle av. J.-C., semble-t-il, que la puissance de ce bâtiment a été augmentée en le transformant en trière. C'est grâce à leurs trières qu'en 486 av. J.-C., les Grecs infligèrent aux Perses la cinglante défaite de Salamine, permettant à Athènes de jouir de l'hégémonie maritime pendant un siècle.

34 Il faudra attendre la première guerre punique¹¹¹, 264-242 av. J.-C., pour voir les romains se risquer sur un terrain qui n'était pas le leur. Leur marine était composée de deux types d'embarcations : les navires marchands qui étaient équipés de voile et les navires de guerre, les galères, qui en étaient dépourvus.

Les romains étaient un peuple sans de tradition navale¹¹², mais étant doués de bon sens, ils se tournèrent vers les Grecs afin que ces derniers construisent pour eux les navires nécessaires à leur expansion et leur commerce. La puissance de la marine romaine et son hégémonie sur ce que Rome allait appeler *Mare Nostrum* est suffisamment connue pour qu'il soit inutile de nous étendre à ce propos¹¹³.

35 Si les galères romaines ne possèdent pas de voiles, il en va autrement de la marine qui s'est développée en Mer du nord. En effet, les Vénètes¹¹⁴, tribu qui occupait la Bretagne,

¹¹⁰ La monère est un navire à un rang. La dière a deux rangs de rameurs superposés. La trière a trois rangs. Et ainsi de suite.

¹¹¹ Pour comprendre l'origine des guerres puniques et les relations entre Carthage et Rome : MOUCKAGA H., *Heurs et malheurs de Carthage face à Rome : Delenda (est) Carthago! 509-146 av. J.-C.*, Paris, L'Harmattan, 2012.

¹¹² LUCRÈCE, *De la nature*, Tome I : Livres I-III, Les Belles Lettres, 1920, Livre I, v. 1-6 : « il est doux, quand sur la grande mer les vents soulèvent les flots, d'assister de la terre aux rudes épreuves d'autrui. »

¹¹³ Pour de plus amples détails sur le rôle et la place de la Méditerranée dans l'histoire maritime : WESTPHAL B., MATVEJEVIC P., *Le rivage des mythes : une géocritique méditerranéenne, le lieu et son mythe*, vol. 2, Presses Universitaires de Limoges, Collection «Espaces Humains», 2001.

¹¹⁴ Pour de plus amples détails sur les Vénètes : MERLAT P., *Les Vénètes d'Armorique*, Brest, Archéologie en Bretagne, 1981.

avaient préféré la voile à l'aviron. César les considérait comme le peuple le plus puissant des côtes bretonnes¹¹⁵.

Aussi surprenant que cela soit, la technique de la voile s'est perdue par la suite, jusqu'à environ 700 apr. J.-C., soit trois cent ans après le départ des romains d'Albion¹¹⁶.

36 La période correspondant à l'âge du bronze¹¹⁷ a été d'une richesse extrême ; elle a vu les premiers marins surmonter progressivement leurs appréhensions et tracer les premières routes commerciales, tout en perfectionnant leurs navires. C'est pourquoi il a été dit que « l'âge du bronze a été le grand millénaire des déplacements maritimes »¹¹⁸. Le Moyen-âge ouvre une nouvelle ère.

¹¹⁵ CÉSAR, *Guerre des Gaules, op. cit.*, Tome I (Livres I-IV), Livre troisième, 8-16, *supra* notre note 93 : « Ce peuple est de beaucoup le plus puissant de toute cette côte maritime : c'est lui qui possède le plus grand nombre de navires, flotte qui fait le trafic avec la Bretagne ; il est supérieur aux autres par sa science et son expérience de la navigation. »

¹¹⁶ TAYLOR E. G. R., *The Haven-Finding Art*, 2^{ème} éd., The Bodley Head Ltd., 1971.

¹¹⁷ Environ 2000 à 800 av. J.-C.

¹¹⁸ BROGGER A. W., SHETELOG H., *Vikingskipene, deres forgjengere og etterfolgere (Les drakkars, leurs prédécesseurs et successeurs)*, Oslo, Dreyer, 1950.

B) Le Moyen-âge : une peur mystique de la mer

37 Si les marins du Moyen-âge bénéficient d'avancées techniques, telles que la boussole magnétique et les cartes marines, leurs peurs demeurent, leurs craintes sont toujours vivaces et le resteront jusqu'à la Renaissance¹¹⁹. Ce qui est nouveau, c'est la façon dont les marins se représentent les dangers en mer, regard doublement influencé par l'iconographie chrétienne et par la littérature.

Aucun symbole n'est aussi présent sur les vitraux et bas-reliefs des églises que la représentation de saints traversant une mer ou un océan¹²⁰. L'héritage biblique l'explique : Noé est l'unique survivant du déluge, les armées égyptiennes sont englouties dans les eaux de la mer Rouge¹²¹, l'Apocalypse est annoncée par la mer¹²², Jonas sacrifié par un équipage qui a peur de faire naufrage est avalé par une baleine¹²³.

38 La littérature médiévale, dans laquelle réel et merveilleux s'entremêlent, peuple également les mers de monstres. La sirène chère à Ulysse retrouve une seconde jeunesse¹²⁴. Le mythe de l'Atlantide est revisité par la légende de la ville d'Ys qui aurait été engloutie au IV^e ou V^e siècle au large de la baie de Douarnenez ou des Trépassés et dont les cloches sonneraient encore¹²⁵. Tristan et Yseult boivent le philtre d'amour destiné au roi

¹¹⁹ DELUMEAU J., *La Peur en Occident*, Paris, Fayard, 1978, p. 49.

¹²⁰ LE GOFF J., *La civilisation de l'Occident médiéval*, Paris, Arthaud, 1964, p. 176.

¹²¹ OSTY E., *La Bible, op. cit.*, Exode XIV, 26-28, *supra* notre note 76 : « Yahvé dit à Moïse : ' Étends ta main sur la mer, et que les eaux reviennent sur les Égyptiens, sur leurs chars et sur leurs cavaliers. ' Moïse étendit sa main sur la mer et, au tournant du matin, la mer revint à son niveau, tandis que, dans leur fuite, les Égyptiens marchaient à sa rencontre ; Yahvé culbuta les Égyptiens au milieu de la mer. Les eaux revinrent et recouvrirent les chars et les cavaliers de toute l'armée de Pharaon, qui avaient pénétré dans la mer derrière les fils d'Israël ; il n'en resta pas un seul. »

¹²² *Ibid.*, Apocalypse XIII, 1-2, *supra* notre note 5 : « Et je vis monter de la mer une Bête ayant dix cornes et sept têtes, et sur ses cornes dix diadèmes, et sur ses têtes des noms blasphématoires. Et la bête que je vis était semblable à une panthère, et ses pattes étaient comme d'un ours, et sa gueule comme une gueule de lion. »

¹²³ *Ibid.*, Jonas, I, 4-5, II, 1 : « Mais Yahv2 lança un grand vent sur la mer, et il y eut une grande tempête en mer, au point que le vaisseau fut sur le point de se briser. Les marins furent saisis de crainte et ils crièrent chacun vers son dieu, puis ils lancèrent à la mer la cargaison du vaisseau pour s'alléger [...]. Yahvé fit qu'il y eut un grand poisson pour avaler Jonas, et Jonas fut dans les entrailles du poisson trois jours et trois nuits. »

¹²⁴ WACE, *Le Roman de Brut (XIIe siècle)*, éd. par ARNOLD I., 2 vol., Abbeville/Paris, Société des anciens textes français, 1938.

¹²⁵ MOZZANI E., *Le livre des superstitions. Mythes, croyances et légendes*, Robert Laffont, Collection «Bouquins», 1999, p. 1791 : « Quand sera noyé Paris / Renaîtra la ville d'Is. »

Marc'h sur le navire qui les conduit vers la Cornouaille ; une tempête manque d'engloutir Iseut¹²⁶, et c'est la couleur d'une voile qui décide du sort de Tristan¹²⁷. À travers ces textes, apparaît une société terrienne qui, malgré les progrès réalisés dans l'art de la navigation, craint les océans, ces espaces de malheur¹²⁸.

39 L'effroi que la mer suscite n'a pas freiné les progrès en matière de construction navale et d'aide à la navigation. Paradoxalement, le Moyen-âge restera comme une des périodes les plus riches en la matière.

40 Revenons à la marine nordique que nous avons laissée, mais après la chute de Rome en 473 apr. J.-C.

Cette marine qui, nous l'avons vu, ignorait l'usage de la voile et avait marqué le pas par rapport aux marines méditerranéennes, se développa soudainement entre 500 et 800 apr. J.-C. Le meilleur témoignage de cet essor est celui des vestiges des navires de Kvalsund¹²⁹ qui laisse apparaître une quille embryonnaire et un gouvernail latéral fixe. Ce gouvernail était unique, contrairement à celui des navires des mers du Sud. Les hommes étant majoritairement droitiers, le gouvernail était placé sur le flanc droit du navire. Or, barrer, gouverner se dit « *steer* » dans les langues germaniques de l'Ouest et du Nord. Le bord sur lequel était

¹²⁶ MARY A., *Tristan et Iseut*, Paris, Le Livre de poche, 1941, pp. 226-227 : « Tout à coup l'air se trouble ; des troupes de dauphins fuient et trébuchent par les flots, annonçant la tempête. Et bientôt un vent félon se lève du Sud et frappe parmi la voile et fait tourner toute la nef [...]. Le vent redouble, l'air s'obscurcit de plus en plus, la grêle et la pluie font rage ; il tonne et foudroie [...]. Plus de trois jours dura la tempête hideuse, la pluie, le vent furieux, la foudre et le tonnerre, et la mer démontée à démesure, et le ciel si noir qu'ils ne savaient où ils étaient. »

¹²⁷ *Ibid.*, p. 229 : « 'Amie belle, dit-il, savez-vous pour de vrai que c'est la nef conduite par Caherdin ? Or, dites-moi comment est la voile ? – Noire : ils l'ont tirée amont et levée haut, parce que le vent leur manque. – Ha ! dit Tristan. Il se couche contre la paroi et murmure tout bas : 'Dieu sauve Iseut et Dieu me sauve ! Puisque vous ne voulez pas venir à moi, il me faut mourir pour mon amour. Je ne puis plus tenir ma vie. Iseut, je meurs pour vous. Vous n'avez eu pitié de mon mal, mais vous pleurerez ma mort, et ce m'est, amie, grande consolation.' Puis il a dit trois fois : « Amie Iseut.' A la quatrième il a rendu l'esprit. »

¹²⁸ CHARLES-LACOMBE B., « L'image des gens de mer dans la littérature narrative médiévale (XIIe, XIIIe et XIVe siècles). Du réalisme au fantastique », in *Pour une histoire du fait maritime. Sources et champ de recherche* sous la direction de VLLAIN-GANDOSSI C. et RIETH E., Paris, CTHS, 2001 Collection «CTHS Histoire», p. 260 : « Le marin est celui qui risque la mort sans sépulture. Est-ce une raison pour le bannir de la communauté des chrétiens ? Tout cela lui donne une place à part dans l'imaginaire collectif. Il est facile de comprendre qu'à une époque dominée par le clergé, le marin, impossible à faire rentrer dans des cadres paroissiaux, ait risqué l'exclusion. »

¹²⁹ Deux navires ont été exhumés en 1920 à Kvalsund en Norvège. Le plus grand mesurait 18 mètres de long et 3,20 mètres de large. Ils sont datés de 700 apr. J.-C. Ils étaient munis d'une voile carrée et de dix paires d'avirons. Pour de plus amples détails sur la société scandinave du haut Moyen-âge : ROUCHE M., *Les racines de l'Europe : Les sociétés du haut Moyen Âge (568-888)*, Fayard, Collection «Le cours de l'histoire», 2003.

positionné le gouvernail fut appelé « *steerboard* » qui devint « *starboard* » en anglais et « tribord » en français. Comme il était périlleux d'accoster du côté tribord où se trouvait le gouvernail, il fut décidé que les navires accosteraient de l'autre côté, le côté du port, le « *portside* » en anglais, « babord » en français.

Enfin, la marine nordique bénéficia d'un très grand progrès quand elle remplaça ses voiles faites de tissu de laine par des voiles en toile fine¹³⁰.

41 Les Vikings ont su faire évoluer leurs navires en les adaptant à leur milieu naturel. Cela leur a permis de s'imposer à nombre de peuples, et de royaumes du littoral européen¹³¹. L'explication de cette supériorité réside sans doute dans l'organisation stricte de leur société lorsque les rois décidèrent de renforcer leurs pouvoirs. Faisant confiance à ceux qu'ils avaient élus, les hommes libres¹³², les suivirent dans leurs conquêtes, « car ce démon de l'aventure était dans tous les cœurs de tous ces gens des grandes houles »¹³³.

42 Ainsi que nous l'avons déjà dit, la question de la voile a été essentielle dans le développement des marines, dans les mers du Nord comme dans celles du Sud. Or la fin du Haut Moyen-âge¹³⁴ a vu la cohabitation de trois types de gréements : carré, aurique et latin.

Le gréement carré était en usage dans les marines du Nord, dont celle des Vikings. Le gréement aurique s'est développé en Méditerranée et a offert aux marins une manœuvrabilité supérieure à celle des autres gréements. Quant au gréement latin, il a été utilisé par les navires arabes. Si chacun de ces gréements présente des avantages, c'est le gréement carré qui allait servir de « moteur » aux navires dans leurs futures grandes explorations.

43 A l'orée du Moyen-âge central, les innovations en matière de navigation, principalement l'invention de la boussole magnétique et celle de la carte marine, vont permettre aux marins de mieux se repérer en mer.

¹³⁰ BONNEFOUX et PÂRIS, « Voile », *Dictionnaire de Marine à voiles*, Ed. du Layeur, 1999, pp. 650 et suiv.

¹³¹ RENAUD J., *Les Vikings et la Normandie*, Ouest-France, Collection « De mémoire d'homme : l'histoire », 1989.

¹³² « Nous n'avons pas de chefs, nous sommes tous égaux », d'après DUDON DE SAINT QUENTIN, XI^{ème} siècle.

¹³³ GUSTAVE-TOUDOUZE G., DE LA RONCIERE C., TRAMOND J., Cdt RONDELEUX, DOLLFUS C., DUBARD P., *Histoire de la Marine, op. cit.*, p. 62, *supra* notre note 104.

¹³⁴ Traditionnellement le Moyen-âge est découpé en trois périodes : le Haut Moyen-âge qui va de 476 (chute de Rome) à 987 (fondation de la dynastie capétienne) ; le Moyen-âge central ou traditionnel qui va de 987 à 1328 (fondation de la dynastie des Valois) ; le Bas Moyen-âge qui va de 1328 à 1498 (Renaissance).

Après avoir compris l'intérêt du magnétisme dans l'indication des pôles, les marins ont combiné les propriétés d'une aiguille magnétisée avec le compas de mer, donnant naissance à la boussole magnétique¹³⁵. Cette dernière était connue des marins chinois¹³⁶ depuis l'Antiquité comme l'atteste Han Fei Zi¹³⁷. Les premières boussoles ont été utilisées dans la période des Royaumes Combattants (206 av. J.-C.) et plus tardivement, au XIIème siècle, pour la navigation¹³⁸.

Puis vint l'apparition des cartes qui ont un ancêtre, le portulan¹³⁹, livre d'instructions nautiques indiquant notamment les repères à terres (amers), les distances et profondeurs, marées et dont le plus ancien serait la carte pisane de Gênes de 1290.

Les portulans devinrent des cartes, très souvent plus somptueuses que pratiques¹⁴⁰. Leur précision, souvent approximative, combinée à la boussole magnétique permit aux marins d'être plus précis et plus efficaces. C'est à ce moment que des manuels de navigation tel « *L'arte del Navegar* » paraissent¹⁴¹.

44 Différents outils sont embarqués afin d'aider les marins à utiliser les cartes marines : l'astrolabe, le quadrant et le « bâton de Jacob »¹⁴².

L'astrolabe¹⁴³ aurait été inventé par Hipparque vers 190 av. J.-C.¹⁴⁴. Son utilisation courante sera le fait des astronomes arabes à partir du VIIIème siècle. Le quadrant fut inventé

¹³⁵ R. P. FOURNIER G., *Hydrographie contenant la pratique et la théorie de toutes les parties de la navigation*, Paris, Michel Soly, 1643, p. 399 : « Par ce mot de boussole que nous appelons quadrant et sur la Méditerranée calamite, j'entends un instrument duquel les mariniers se servent pour se conduire sur mer par le moyen d'un fer aimanté qui est dedans [...]. Nos anciens Français la nommaient Marinette. »

¹³⁶ DARS J., *La marine chinoise du Xe siècle au XIVe siècle*, Paris, Economica, coll. « Etudes d'histoire maritime », 1992.

¹³⁷ Han Fei Zi était un philosophe taoïste chinois. Son œuvre majeure « L'art de gouverner » explique comment un roi doit gouverner. Il a souvent été comparé à Machiavel.

¹³⁸ YU Z., Pingzhou Ketan, Shangwu Vinshuguan, 1936.

¹³⁹ De l'italien *portolano* qui signifie pilote.

¹⁴⁰ HOFMANN C. et al., *L'âge d'or des cartes marines : quand l'Europe découvrait le monde*, Seuil, Collection « CO-ED. B.N. », 2012.

¹⁴¹ SCHÜLLER C. J., *La mer et les étoiles - La cartographie maritime et céleste de l'Antiquité à nos jours*, Éditions Place des Victoires, 2012, p. 114.

¹⁴² Le bâton de Jacob est un instrument permettant de mesurer l'angle formé par la hauteur d'un astre sur le plan de l'horizon.

au XIII^{ème} siècle et avait la même fonction. Certains auteurs considèrent toutefois que ces outils n'étaient pas suffisamment fiables¹⁴⁵ pour naviguer avec précision, contrairement au bâton de Jacob inventé au XIV^{ème} siècle par Levi Ben Gerson qui était commentateur biblique, mathématicien, astronome, philosophe et médecin¹⁴⁶.

Aux évolutions techniques permettant aux navires d'être plus manœuvrables, s'ajoutent donc les découvertes permettant de déterminer au plus juste la route des navires¹⁴⁷.

45 Une évolution majeure de l'architecture navale s'est faite entre la fin du XII^e siècle et la première moitié du XIV^{ème} siècle. Comme nous l'avons vu, les marines nordiques n'avaient qu'un type de navire, à l'inverse des marines méditerranéennes qui étaient dotées des navires de commerce et de galères. En cas de combat naval, les navires marchands du Nord étaient adaptés : des plates-formes provisoires protégées par des panneaux étaient élevées au-dessus du plat-bord¹⁴⁸. C'est ainsi que sont nés les châteaux : château de gaillard d'avant et château arrière ou pont de dunette. Cette configuration sera conservée jusqu'à l'apparition de la marine à vapeur.

46 Le Bas Moyen-âge vit également la taille des navires augmenter. Les possibilités du gouvernail latéral fixe ou des gouvernails jumeaux commençaient à atteindre leurs limites. Ils furent remplacés, à la fin du XIII^{ème} siècle, par le gouvernail d'étambot fut placé sur des charnières dans le prolongement de la ligne médiane.

¹⁴³ Du grec *astrolabos* : instrument pour prendre la hauteur des astres. L'observation des étoiles remonte à l'Antiquité : LUCAIN, *Pharsale*, vol. Tome second, C. L. F. PANCKOUCKE, 1886, [en ligne] <<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5774556z>>, consulté le 14 juillet 2013, Livre VI, v. 25-30 : « Mais il ne consulte ni Délos, ni l'ancre pythien ; il ne s'enquiert point des présages que rend l'airain de Dodone, cette antique nourrice des hommes, ou s'il est quelqu'un qui sache lire les destinées dans les entrailles des victimes, dans le vol des oiseaux, dans le feu de la foudre, qui sache, comme le Chaldéen, scruter le cours des astres. »

¹⁴⁴ *Ibid.*, p. 111.

¹⁴⁵ DAVIS J., *The Seamens Secrets, 1633*, Londres, Proquest, Eebo Ed., 2010, 2nd livre, p. 333 : « Finding by practise the excellencie of the Crosse Staffeaboue all other instruments to satisfie the Seamans expectation. » Traduction libre : « Aucun instrument n'était comparable au bâton de Jacob pour le travail du marin. »

¹⁴⁶ GOLDSTEIN B. R., *The Astronomy of Levi Ben Gerson (1288-1344)*, Londres, Springer London Ltd, 2011.

¹⁴⁷ CHAPUIS O., *À la mer comme au ciel - Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Presse de l'Université de Paris - Sorbonne, Collection « Histoire maritime », 1999.

¹⁴⁸ Rangée de planches fixées horizontalement sur le sommet de la muraille du navire et formant une ceinture surmontant le bordé d'un navire.

Bien avant son apparition en Occident, le gouvernail est apparu en Chine dès le 1^{er} siècle av. J.-C, faisant de ce pays un précurseur, comme il le fut dans bien d'autres domaines¹⁴⁹. Le gouvernail fut donc, avec les outils de navigation, l'une des avancées technologiques majeures de cette période.

47 C'est à la sortie du Moyen-âge que va naître « cet outil supérieur de la civilisation occidentale »¹⁵⁰ qu'est le vaisseau à trois mâts. Il est le fruit de la fusion entre les navires du Nord à un mât et voile carrée et ceux du Sud à un mât et voile latine. Le navire qui allait mener les explorateurs à la découverte les nouveaux mondes et permettre la première mondialisation était né¹⁵¹.

48 Si nous devons faire un bilan du Moyen-âge, nous soulignerions que ce qui en émerge est le sentiment national. Jusqu'à la fin du XI^{ème} siècle, le centre économique de l'Europe était situé en Champagne ; les foires qui s'y tenaient reliaient l'Italie du Nord et les Pays-Bas. Mais en 1297, est créée la première liaison directe par voie maritime entre l'Italie, l'Angleterre et les Flandres. La liaison avec Venise se fera en 1317.

C'est alors l'inexorable déclin des foires champenoises au profit de voies maritimes. Dès la fin du XIII^{ème} siècle, « la mer a gagné la partie contre l'espace des terres et la France ne participe plus à plein à la fortune la plus avancée de l'Europe [...]. Elle sera désormais spectatrice des réussites d'autrui »¹⁵². Ce n'est qu'en 1203 à l'occasion de la prise de possession de la Normandie par la monarchie française, pour que la France devienne

¹⁴⁹ NEEDHAM J., *La science chinoise et l'Occident*, Paris, Seuil, coll. «Points Sciences», 1977.

¹⁵⁰ TOYNBEE A. J., *Étude de l'histoire*, 12 vol., New-York et Londres, Oxford University Press, 1934-1954.

¹⁵¹ DE HERREDIA J.-M., « Les conquérants », in *Poésies complètes*, L'Harmattan, 2009, p. 117 :

« Comme un vol de gerfauts hors du charnier natal,
Fatigués de porter leurs misères hautaines,
De Palos de Moguer, routiers et capitaines
Partaient, ivres d'un rêve héroïque et brutal.
Ils allaient conquérir le fabuleux métal
Que Cipango mûrit dans ses mines lointaines,
Et les vents alizés inclinaient leurs antennes
Aux bords mystérieux du monde Occidental. »

¹⁵² BRAUDEL F., *L'identité de la France : les hommes et les choses*, T. 2, Arthaud-Flammarion, 1986, pp. 146-150.

réellement marine¹⁵³, le règne de Charles V pour qu'elle ait une marine digne de ce nom. Il faudra attendre le cardinal Richelieu, pour la mise en œuvre de la première politique globale de la mer.

Le Moyen-âge et la guerre de Cent-Ans ont fait véritablement naître le sentiment d'unité nationale en France, permettant de « jeter les bases de l'hégémonie maritime britannique et de l'absolutisme français »¹⁵⁴.

¹⁵³ TAILLEMITE E., *Histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, Collection «Pour l'Histoire», 2003, p. 14 : « S'il est vrai, comme le prétendent les psychologues, qu'on ne guérit jamais de son enfance, celle-ci, toute paysanne, toute tournée vers l'intérieur, pèsera lourdement sur la suite de notre histoire nationale et explique sans doute bien des incompréhensions et des erreurs stratégiques désastreuses. »

¹⁵⁴ CANBY C., *Histoire de la Marine*, Lausanne, Editions Rencontre, Collection «La Science illustrée», 1962, p. 40.

Sous-section 2

La mer, lieu de découvertes

49 La Renaissance marque un tournant dans la navigation hauturière. Disposant de navires plus puissants, plus maniables, armés d'une demi-douzaine de pièces lourdes pour les galions, les marins sont incités à pousser leurs voyages toujours plus loin, à rechercher de nouveaux mondes et à explorer leurs richesses (A). Cette soif de découverte perdurera jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle.

50 Après avoir parcouru les océans, cartographié les continents et les îles et apprivoisé leurs craintes, les marins sont partis à la découverte de la vie que recélaient ces océans. Une nouvelle ère naissait ; celle de l'océanographie et de la biologie marine (B).

A) En quête de nouveaux mondes

51 L'Europe du début de la Renaissance est en pleine ébullition. Sa vitalité la pousse à chercher de nouveaux marchés, tout particulièrement dans ces Indes riches d'épices et de textiles. La route orientale pour s'y rendre a malheureusement été coupée par les Turcs. Selon Ptolémée¹⁵⁵, la terre devant être ronde, la route de l'ouest devrait mener à coup sûr ce continent plein de promesses.

52 Les premières tentatives furent financées par le Portugal dès 1418. En 1420 déjà, ils colonisèrent Madère et les Açores. En 1487, ce fut la découverte de l'extrémité australe de l'Afrique par Bartolomeu Dias, puis celle du San-Salvador et du continent américain par Christophe Colomb en 1492. En 1498, Vasco de Gama rejoignit l'Inde.

Forte de son expérience au Salvador et à Saint Domingue, l'Espagne se lance, de 1502 à 1515, dans une autre *Conquista*¹⁵⁶ : celle de l'Océan indien afin de contrôler les « anciens mondes »¹⁵⁷. « Pour la première fois dans l'histoire du monde, l'hégémonie passait aux peuples atlantiques. »¹⁵⁸

53 Dès le milieu du XVI^{ème} siècle, les puissances britanniques et hollandaises contestèrent l'hégémonie hispano-portugaise : sir Francis Drake fit la chasse aux Espagnols en ravageant Saint Domingue et Carthagène en 1586 ; l'Invincible Armada découvrit, un peu tard, qu'elle ne l'était pas. La période d'exploration laissait place à celle du commerce. La Compagnie anglaise des Indes orientales fut fondée en 1600¹⁵⁹, sa rivale hollandaise le fut deux ans plus tard¹⁶⁰. L'affaiblissement des empires portugais et espagnols allait permettre aux autres nations européennes de s'affronter sur les mers.

¹⁵⁵ Astronome grec ayant vécu à Alexandrie (90-168 ap. J.-C.), dont la principale œuvre est : *Le livre unique de l'astrologie*, Nil, Collection «Le cabinet des curiosités», 2000.

¹⁵⁶ CHAUNU P., *Conquête et exploitation des nouveaux mondes*, 2^{ème} éd., PUF, Collection «Nouvelle Clio», 1977.

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 177.

¹⁵⁸ PIRENNE J.-H., *Panorama de l'histoire universelle des origines au XVe siècle*, Marabout, Collection «Marabout université», 1973, p. 270.

¹⁵⁹ MARKOVITS C., *Histoire de l'Inde moderne, 1480-1950*, Paris, Fayard, 1994.

¹⁶⁰ HAUDRERE P., *Les Compagnies des Indes orientales : Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux (1600-1858)*, Éditions Desjonquières, 2006.

54 Nommé grand maître de la navigation en 1626 par Louis XIII, Richelieu a entrepris de doter la France d'une vraie politique maritime¹⁶¹. Le Cardinal avait parfaitement compris, comme les anglais, fort longtemps avant lui, tout l'intérêt stratégique et commercial de la maîtrise des mers¹⁶². Même s'il a surestimé les capacités de la France d'alors et commis des erreurs de jugement sur la marine au commerce, il restera comme le fondateur de la « Royale » et le premier homme politique à mettre en œuvre les discours sur la nécessité pour la France de posséder de véritables forces navales.

55 Malgré de réels efforts de la part de Richelieu pour doter la France d'une flotte importante, lorsque Colbert accède au pouvoir en 1660, celle-ci est presque inexistante. Le déclin de la Hollande et une vision sans précédent lui permettront de faire de la France la seconde puissance navale au monde.

56 Il crée une flotte, de guerre puissante¹⁶³ tandis que les ports de Toulon, Rochefort, Le Havre, Bret et Dunkerque sont fortifiés. La flotte marchande se développe et finit par compter environ quatre mille bâtiments ; il réorganise le corps des officiers et restaure la promotion au mérite¹⁶⁴ ; il institue l'inscription maritime¹⁶⁵ et le système des classes¹⁶⁶ qui remplaceront celui de la presse ; en 1673, il crée l'ENIM¹⁶⁷, premier établissement social venant en aide aux marins blessés et à leurs familles. Le tout sera codifié dans la fameuse Ordonnance de la Marine. Lorsqu'il mourra en 1683, il aura porté la marine française à son apogée.

¹⁶¹ BOITEUX L. A., *Richelieu : grand maître de la navigation et du commerce de France*, Ozanne, 1955.

¹⁶² RICHELIEU, *Testament politique du cardinal de Richelieu*, Paris, Robert Laffont, 1947, section 5^e : « La puissance des armes requiert non seulement que le Roi soit plutôt fort sur la terre, mais elle veut en outre qu'il soit puissant sur la mer [...]. La mer est celui des héritages sur lequel tous les souverains prétendent plus de part, et cependant c'est celui sur lequel les droits d'un chacun sont moins éclaircis. »

¹⁶³ LOIR M., *La marine française*, Paris, Hachette, 1893.

¹⁶⁴ MURAT I., *Colbert*, Paris, Fayard, 1980 : « Le ministre l'annonce dans une formule lapidaire : ' Le roi ne donne les charges de la marine qu'au mérite et non à la recommandation. Il n'y a qu'un moyen de parvenir dans le service : le temps et les belles actions '. »

¹⁶⁵ CHACK P., *Marins à la bataille: Des origines au XVIIIe siècle*, Bruxelles, Le gerfaut, 2001.

¹⁶⁶ Service par roulement sur les navires de la Royale avec la possibilité de désigner sa famille comme bénéficiaire de sa solde. Pour de plus amples développements : STURMEL P., *Navires et gens de mer du Moyen-âge à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 2011, pp. 261 et suiv.

¹⁶⁷ Établissement National des Invalides de la Marine.

57 1713, date de la signature des traités d'Utrecht¹⁶⁸, marque une accalmie dans les conflits entre les grands puissances européennes qui dura, peu ou prou, jusqu'au traité de Paris¹⁶⁹, en 1763¹⁷⁰.

Cette période sera favorable à la découverte et à la coopération internationale entre les chercheurs¹⁷¹ ; les académies¹⁷², comme les encyclopédies¹⁷³, se multiplient, ce qui ne résout pas, encore, le problème de la médiocrité des instruments de navigation.

58 En cinquante ans, grâce à l'importance grandissante de la recherche scientifique et au fait que le navire est devenu un moyen de transport plus performant et sur, cinq voyages autour du monde auront lieu : Roggeveen en 1772, Byron en 1766, Carteret et Wallis en 1767 et Bougainville en 1768. De ces circumnavigations¹⁷⁴, de nombreuses données nouvelles concernant les latitudes, les marées, les courants ont été rapportées. Fut ainsi découvert le rôle des courants océaniques dans les erreurs de l'estime.

59 Les fruits de ces années de navigation, de recherche et de collaboration sont la naissance des « états-majors scientifiques »¹⁷⁵ et la plus grande précision des cartes marines, indispensables aux navigateurs, en particulier dans les régions glacées du Canada, du Groenland et de l'Alaska.

¹⁶⁸ Traités par lesquels la France perdait, au profit de la Grande-Bretagne, une partie de ses possessions en Amérique du Nord et l'Espagne perdait toutes ses possessions européennes, Gibraltar et Minorque.

¹⁶⁹ Traité grâce auquel la Grande-Bretagne s'empara des anciennes possessions françaises du Canada, de la Louisiane, de Cap-Breton et du Sénégal sur la France. Elle prit, également, la Floride à l'Espagne. Ce fut la plus grande victoire britannique des temps modernes, l'Amérique du Nord devenant totalement anglo-saxonne.

¹⁷⁰ Peu ou prou, cette période d'accalmie étant, tout de même, assombrie par la guerre de succession d'Autriche et le traité d'Aix-la-Chapelle par lequel la France rend ses conquêtes, les Pays-Bas autrichiens et les territoires britanniques, la guerre de Sept ans (1756-1763) et la guerre coloniale franco-anglaise (1754-1763) qui aboutira au traité de Paris.

¹⁷¹ HUARD P., WONG M., « Les enquêtes scientifiques françaises et l'exploration du monde exotique aux XVIIe et XVIIIe siècles », *Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient*, T. 52, 1964, pp. 143-155.

¹⁷² MAZAURIC S., *Histoire des sciences à l'époque moderne*, Armand Collin, Collection «Collection U», 2009.

¹⁷³ Ainsi, *l'Encyclopédie méthodique ou par ordre de matières par une société de gens de lettres, de savants et d'artistes*, Paris, Panckoucke, 1783-1787 in POLAK M., DUGRAND A., *Trésor des livres de mer - De Christophe Colomb à Marin Marie*, Paris, Hoëbeke, 2011, pp. 130-133.

¹⁷⁴ Navigation autour d'un lieu, la terre en l'occurrence.

¹⁷⁵ CHARLIAT P.-J. (ss dir.), *Histoire universelle des explorations*, vol. III, Le temps des grands voiliers, Nouvelle Librairie de France, 1957, p. 155.

De 1763 à 1788, cette dynamique va ouvrir la voie du Pacifique à des marins exceptionnels : Cook, Bougainville, La Pérouse.

60 La première expédition, au lendemain du traité de Paris, fut celle de John Byron qui découvrit la Terre de feu en 1763. Ce fut ensuite celle de Wallis et Carteret (1766) qui découvrirent Tahiti, les îles Wallis, les îles Pitcairn, la nouvelle Bretagne et le groupe des Sandwichs (Hawaï).

61 L'une des expéditions passées à la postérité est celle de Bougainville¹⁷⁶. Sa justification première n'était pas scientifique. La France possédait un établissement aux Malouines, colonisées par Bougainville. En 1764, considérant ces îles comme une dépendance de l'Amérique du Sud, l'Espagne proteste contre leur occupation et demande leur évacuation.

Afin de sauver la face, Bougainville proposa alors de rentrer en France, non pas par la voie habituelle mais en traversant le Pacifique en effectuant ainsi une circumnavigation. L'idée était ingénieuse car elle permettait de partir la tête haute tout en effectuant un voyage qui serait sans doute l'occasion de découvrir de nouvelles terres, Bougainville effacerait de la sorte le souvenir de la perte du Canada.

Retourné en Métropole pour proposer au Roi ce projet, qui l'approuva, il quitte Brest le 5 décembre 1766 pour rejoindre la flûte l'ÉTOILE qui était restée aux Malouines. L'expédition, à laquelle participait un savant suédois, le naturaliste Commerson, put alors débiter. En avril 1768, ils sont à Tahiti¹⁷⁷, peu après Wallis,. Ils découvrent les îles Samoa, traversent les Nouvelles-Hébrides et entrent dans la Mer de Corail pour ensuite arriver à l'Île-de-France (Île Maurice). L'expédition s'achève enfin le 17 mars 1769 par l'entrée des deux navires dans le port de Saint Malo.

Au regard de la modicité des moyens techniques mis en œuvre, les acquis scientifiques recueillis sont remarquables. C'est ainsi que la longueur du Pacifique a pu être calculée pour la première fois grâce au pilotin Véron. En outre, et alors que les conditions de vie à bord ne

¹⁷⁶ TAILLEMITE E., *Bougainville*, Paris, Perrin, 2011.

¹⁷⁷ DE BOUGAINVILLE L.-A., *Voyage de Bougainville autour du monde*, La Découvrance, Collection «Marine», 2006 : chapitre VIII : « L'affluence des pirogues fut si grande autour des vaisseaux, que nous eûmes beaucoup de peine à nous amarrer au milieu de la foule et du bruit [...]. Les pirogues étaient remplies de femmes qui ne le cèdent pas, pour l'agrément de la figure, au plus grand nombre des Européennes et qui, pour la beauté du corps, pourraient le disputer à toutes avec avantage. La plupart de ces nymphes étaient nues [...]. Je le demande : comment retenir au travail, au milieu d'un spectacle pareil, quatre cents Français, jeunes, marins, et qui depuis six mois n'avaient point vu de femmes ? »

pouvaient être qualifiées d'excellentes, loin s'en fallait, l'expédition a pu se targuer de n'avoir perdu que deux membres d'équipages, malgré les nombreuses maladies, notamment le scorbut, dont les matelots furent victimes. Un tel résultat est assurément surprenant compte tenu de la durée du voyage accompli en dix-sept mois.

62 Un phénomène astronomique fut à l'origine des grandes expéditions de Cook. L'astronome Halley avait prévu le passage de Vénus devant le Soleil en 1761 puis en 1769. Le premier passage ne put être observé en raison de la guerre de Sept ans ; il était donc impératif de profiter du second pour observer cet événement extrêmement rare.

Conformément à l'esprit de collaboration existant entre scientifiques de tous pays, l'Académie des Sciences de Paris proposa à la *Royal Society* d'installer une station d'observation à Tahiti. La *Royal Society* qui comptait en son sein le candidat idéal en la personne du géographe et hydrographe Alexander Dalrymple¹⁷⁸ accepta cette offre. L'amirauté anglaise organisa donc une expédition à la tête de laquelle fut nommé James Cook¹⁷⁹.

63 Son premier voyage sur l'ENDEAVOUR, 1768-1772, lui permit de découvrir un nouveau monde : la Nouvelle-Zélande et l'Australie. Devant un tel succès, l'amirauté lui confia deux nouveaux commandements sur la RESOLUTION et l'ADVENTURE (1772-1775), puis sur la RESOLUTION et la DISCOVERY (1776-1779).

Cook crut démontrer qu'il n'existait pas de passage nord-ouest navigable et qu'aucun continent austral n'était colonisable. Le récit officiel de ses trois expéditions a été consigné puis publié¹⁸⁰ permettant de mesurer l'ampleur de leur apport, ce qui fit dire par Dumont d'Urville : « C'était un marin dans toute la plénitude du terme »¹⁸¹.

64 La dernière grande expédition¹⁸² de la fin du XVIIIème siècle fut celle de La Pérouse. Louis XVI l'avait chargé de reconnaître la côte de l'Alaska, d'observer la côte américaine en

¹⁷⁸ FRY H. T., *Alexander Dalrymple (1737-1808) and the Expansion of British Trade*, Londres, Routledge, Collection «Royal Commonwealth Society Imperial studies», n° 29, 1970.

¹⁷⁹ VILLIERS A., *Captain James Cook*, New-York, Scribner, 1967.

¹⁸⁰ COOK J. et al., *Relations de voyage autour du monde*, La Découverte, Collection «Le Découverte/Poche», 2005.

¹⁸¹ Cité par : CHARLIAT P.-J. (ss dir.), *Histoire universelle des explorations*, op. cit., p. 212, supra notre note 175.

¹⁸² À laquelle Bonaparte s'était porté volontaire, mais sans succès.

Haute-Californie et d'établir des échanges avec l'Extrême-Orient et ne pas laisser la mer de Corail sous le contrôle des anglais. Le second objectif était de poursuivre l'œuvre d'observation de Cook.

65 Les deux navires de charge, ou gabarres, la BOUSSOLE et l'ASTROLABE, quittèrent Brest le 1^{er} août 1785¹⁸³. Ils atteignirent le Brésil le 6 novembre ; le Chili le 24 février 1786, début avril l'île de Pâques et après plus de deux mille lieues dans le Pacifique, ils atteignent Hawaï le 30 mai. En décembre, les frégates traversaient les Marianne puis entraient à Macao en janvier 1787. Fin mars, débute l'exploration de la côte asiatique et de la mer du Japon. L'expédition longe la Corée puis navigue les eaux mandchoues, « la seule partie du globe qui eût échappé à l'infatigable activité du capitaine Cook »¹⁸⁴.

Les dernières nouvelles de l'expédition datent du 7 février 1788. La Pérouse fait savoir qu'il pense pouvoir atteindre la Nouvelle-Hollande en septembre et arriver à l'Île-de-France en décembre. Puis c'est le silence. Louis XVI s'en est inquiété peu avant sa mort : « A-t-on des nouvelles de Monsieur de La Pérouse ? ». La mission de La Pérouse fut un succès. La France n'était pas absente dans les relations commerciales maritimes qui allaient prendre un essor considérable notamment dans le Pacifique. Et si les collections d'ethnologies et d'histoire naturelles ont été perdues, la partie cartographique a été sauvée permettant, selon le souhait de l'Académie royale de marine, l'achèvement d'un Neptune Universel¹⁸⁵.

Il faudra attendre quarante ans pour que les vestiges du naufrage soient retrouvés sur l'île de Vanikoro. Deux siècles après, et malgré deux expéditions à Vanikoro¹⁸⁶ le mystère reste entier sur le sort réservé aux équipages de la BOUSSOLE et de l'ASTROLABE¹⁸⁷.

66 Avant de quitter le XVIII^{ème} siècle, il est nécessaire d'évoquer une évolution

¹⁸³ DUNMORE J., *La Pérouse : explorateur du Pacifique*, Paris, Payot, coll. «Collection bibliothèque historique», 1986.

¹⁸⁴ DE GALAUP DE LA PÉROUSE J.-F., *Voyage de Lapérouse, rédigé d'après ses manuscrits originaux, suivi d'un appendice renfermant tout ce que l'on a découvert depuis le naufrage, et enrichi de notes par M. de Lesseps*, Paris, Arthus Bertrand Librairie, 1831, p. 253.

¹⁸⁵ CHARON A., CLAERR T., MOUREAU F. (ss dir.), *Le livre maritime au siècle des Lumières, Édition et diffusion des connaissances maritimes (1750-1850)*, Paris, PU Paris-Sorbonne, 2005, p. 71.

¹⁸⁶ GALIPAUD J.-C., JAUNEAU V., *Au-delà d'un naufrage : les survivants de l'expédition La Pérouse*, Errance, coll. «Le cabinet du naturaliste», 2012.

¹⁸⁷ GUILLOU J., *La Pérouse... et après : dernières nouvelles du mystère de l'Astrolabe*, vol. 33, L'Harmattan, Collection «Lettres du Pacifique», 2011.

technique majeure de cette fin du XVIII^{ème} siècle : le chronomètre.

Alors que la latitude a rapidement pu être mesurée¹⁸⁸, le calcul de la longitude a longtemps posé problème. En effet, si à terre l'usage d'une montre ne soulevait pas difficulté majeure, en mer il fallait compter avec la dérive, le roulis, les différences de température, l'influence de l'attraction terrestre. Autant de difficultés qui ont poussé, à partir de 1714, le Parlement, l'Académie des Sciences¹⁸⁹ et l'Académie de Marine britanniques à proposer une récompense pour l'invention d'une horloge marine¹⁹⁰.

La première version d'une horloge marine opérationnelle fut l'œuvre de John Harrison¹⁹¹ qui y travailla de 1726 à 1761. Son prototype était toutefois sensible aux différences thermiques et sa composition beaucoup trop complexe et donc difficile à reproduire. Deux français, Pierre Le Roy¹⁹² et Ferdinand Berthoud¹⁹³, d'origine suisse, rivalisent pour réaliser un instrument fiable et pratique. Cela permet d'effectuer deux premières expériences en mer¹⁹⁴, en 1767 à bord de L'AURORE et 1768 à bord de L'ENJOUÉE, qui se révèlent concluantes et à l'issue desquelles LE ROY emporte la récompense de l'Académie des Sciences. Pour confirmer ces essais, le ministre de la marine Choiseul-Praslin donna l'ordre à la frégate LA FLORE de relier l'Islande à Saint-Pierre et Miquelon. Ce qu'elle fit de 1771 à 1772. Les tests réalisés à cette occasion confirment la fiabilité de la chronométrie moderne.

67 L'aube du XIX^e siècle a été marquée par l'affrontement de la France, puissance terrestre et de la Grande-Bretagne, puissance maritime. Les faits sont têtus : bataille du Nil en

¹⁸⁸ On sait maintenant que même les Vikings savaient mesurer les latitudes : Science & Vie, n° 138, juillet 2013, p. 24.

¹⁸⁹ Par le vote du *Longitude Act*.

¹⁹⁰ BRÉZINSKI C., *Les images de la Terre : cosmographie, géodésie, topographie et cartographie à travers les siècles*, L'Harmattan, Collection «Les acteurs de la science», 2010, p. 46.

¹⁹¹ SOBEL D., *Longitude: The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time*, 3^{ème}, New-York, Penguin, 2007.

¹⁹² DITISHEIM P., *Pierre Le Roy et la chronométrie*, Paris, Tardy, 1940.

¹⁹³ CARDINAL C., *Ferdinand Berthoud, 1727-1807 : horloger mécanicien du roi et de la marine*, MIH, 1984.

¹⁹⁴ ROZIER F. et al., *Journal de physique, de chimie, d'histoire naturelle et des arts*, T. II, Bachelier, 1773, p. 3.

1798¹⁹⁵, siège de Copenhague en 1801, Trafalgar en 1805. L'Angleterre l'emporta grâce à sa maîtrise des mers¹⁹⁶ car « La puissance navale impliquait bien plus de choses que la possession d'une flotte de guerre. Elle sous-entendait l'existence d'une forte marine marchande, d'un commerce actif, de colonies florissantes, d'un cordon de bases stratégiques tout autour du monde et, enfin, d'une marine qui maintiendrait ouvertes les routes maritimes et protégerait les colonies et la patrie »^{197 198}. Napoléon exilé, s'en établit la *Pax Britannica* expression qui symbolisait la prédominance de l'Angleterre sur les océans.

68 La première moitié du XIX^{ème} siècle sera l'âge du romantisme et du souvenir. Nombreux seront, parmi nos grands auteurs, ceux qui vivront dans le souvenir idéalisé des épopées napoléoniennes.

Il en sera de même du regard porté sur le monde maritime. La mer, siège de vie¹⁹⁹, intemporelle, nourricière²⁰⁰ et maternelle est synonyme de liberté absolue, une liberté, qui poussée à son paroxysme, conduit à l'engloutissement. Ce n'est pas un hasard si cette période est également celle de l'apogée de la voile, symbole de découvertes, d'aventure, de liberté mais également de mort, thèmes éminemment romantiques²⁰¹.

69 La seconde partie du XIX^{ème} siècle sera l'ère de l'approche scientifique de la mer, permettant de mieux comprendre cet univers qui, jusqu'à présent alors n'avait été qu'effleuré.

¹⁹⁵ BENOIST-MECHIN J., *Bonaparte en Egypte ou le rêve inassouvi*, Paris, Perrin, 1999, p. 320 : « Sans vous autres Anglais, murmura-t-il en montant sur le Bellérophon, j'aurais été Empereur d'Orient. »

¹⁹⁶ LE COMPTE DE LAS CASES, *Le Mémorial de Sainte-Hélène*, Tome 1, Gallimard, Collection «Bibliothèque de la Pléiade», p. 811 : « Si j'avais été maître de la mer, j'eusse été maître de l'Orient. »

¹⁹⁷ CANBY C., *Histoire de la Marine*, op. cit., p. 56, supra notre note 154.

¹⁹⁸ Sur la question de la nécessité d'être une puissance maritime : MAHAN A. T., *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, New-York, Dover publications, 1987.

¹⁹⁹ MICHELET J., *La Mer*, Paris, Hachette, 1861, p. 8 : « On y sent, on croit y sentir la vibrante intonation de la vie. »

²⁰⁰ VERNE J., *20 000 lieues sous les mers*, T. 2, Éditions Famot, 1979, p. 160 : « La flore sous-marine m'y parut assez complète, plus riche même qu'elle ne l'eut été sous les zones arctiques ou tropicales, où ses produits sont moins nombreux. »

²⁰¹ HUGO V., *Œuvres poétiques*, T. I, Gallimard, coll. «La Pléiade», 1964 :
« Oh ! Combien de marins, combien de capitaines
Qui sont partis joyeux pour des courses lointaines,
Dans ce morne horizon se sont évanouis !
Combien ont disparu, dure et triste fortune !
Dans une mer sans fond, par une nuit sans lune,
Sous l'aveugle océan à jamais enfouis ! »

B) La mer saisie par la science

70 De 1750 à 1850, les grands voyages d'exploration connaissent leur âge d'or. Les données collectées permettent de mieux comprendre le règne animal. De 1798 à 1803, Lacepède publie son « Histoire naturelle des poissons »²⁰². Cet ouvrage qui répertorie et analyse mille quatre cent soixante-trois espèces, ouvre la voie à de multiples traités et dictionnaires sur le sujet²⁰³

C'est la période où l'on ouvre des *Museum* et où savants et chercheurs poussent leurs travaux avec ardeur. Avec Auguste Comte, on entre de plein pied dans le positivisme scientifique²⁰⁴, dans l'amour de la science. En 1859, Darwin accentue ce mouvement et révolutionne la biologie en publiant son livre « De l'origine des espèces ». Une fois encore, il s'agit d'un livre inspiré des observations et réflexions faites à l'occasion d'une expédition autour du monde. Celle-ci a été réalisée à bord du *Beagle* (1831-1836)²⁰⁵. Désormais, les classifications des espèces vont cesser d'être fixistes pour devenir évolutionnistes²⁰⁶.

71 La seconde partie du XIX^{ème} siècle reçoit ces fabuleuses connaissances en héritage. Afin que les savants puissent le faire fructifier en étudiant les nouvelles espèces découvertes, des stations marines et des laboratoires de biologie marine sont créés. La première, en France, est créée par l'embryologiste Victor Coste à Concarneau en 1859. Puis ce furent celles de Roscoff, Banyuls-sur-Mer, Saint-Vaast-la-Hougue et de Tamaris près de Toulon²⁰⁷.

²⁰² LACEPÈDE B., *Histoire naturelle des poissons*, Plassan, 1798.

²⁰³ DE LA BLANCHÈRE H., *Nouveau dictionnaire général des pêches*, Paris, Ch. Delagrave et Cie, 1868.

²⁰⁴ LITRÉ E., *Auguste Comte et la philosophie positive*, Hachette, 1863, p. 42 : « La philosophie positive est l'ensemble du savoir humain, disposé suivant un certain ordre qui permet d'en saisir les connexions et l'unité et d'en tirer les directions générales pour chaque partie comme pour le tout. Elle se distingue de la philosophie théologique et de la philosophie métaphysique en ce qu'elle est d'une même nature que les sciences dont elle procède, tandis que la théologie et la métaphysique sont d'une autre nature et ne peuvent ni guider les sciences ni en être guidées ; les sciences, la théologie et la métaphysique n'ont point entre elles de nature commune. Cette nature commune n'existe qu'entre la philosophie positive et les sciences. »

²⁰⁵ DARWIN C., *The Voyage of the Beagle*, New-York, Cosimo Inc., 2008.

²⁰⁶ Le fixisme est une théorie, instaurée par Georges CUVIER, selon laquelle les espèces ne transforment pas au cours du temps. À l'inverse, l'évolutionnisme, développé par Charles DARWIN, affirme que les espèces évoluent avec le temps.

²⁰⁷ CLERC-RAMPAL G., *La Mer - La Mer dans la nature - La Mer et l'homme*, Librairie Larousse, 1912, pp. 128-136.

72 Ces études approfondies des différentes espèces peuplant la mer et les découvertes faites par les pêcheurs²⁰⁸, poussent les scientifiques à s'intéresser aux profondeurs des océans. C'est ainsi que naît l'océanographie. Les ouvrages se multiplient²⁰⁹

73 Des questions plus prosaïques poussent à l'étude des fonds marins. Depuis la découverte de l'électricité et la mise au point de la télégraphie électrique, il devient concevable de relier les continents entre eux en posant des câbles sous-marins²¹⁰ ; d'autant que certains pensent qu'à partir d'une profondeur de quelques centaines de mètres, la vie cesse²¹¹.

74 Or, en 1860, lorsqu'on remonte un câble sous-marin, immergé par 2 180 mètres entre la Sardaigne et l'Algérie, on y découvre, attachés, des coraux et une quinzaine de variété de mollusques ; la preuve de l'existence de la vie dans les profondeurs océaniques est apportée. Une nouvelle ère s'ouvre pour les grandes expéditions, non plus pour découvrir de nouveaux continents ou passages, mais pour explorer les fonds marins.

Dans le premier ouvrage s'intéressant à la vie aux fonds des mers²¹², Wyville Thomson relate les expéditions de deux navires, le PORCUPINE et le LIGHTNING, de 1868 à 1870. Des dragages à plus de quatre mille cinq cent mètres, apportèrent à nouveau la preuve de la vie dans les grandes profondeurs²¹³.

75 La plus importante expédition, tant en terme de moyens que de résultats, demeure

²⁰⁸ Les scientifiques des stations marines travaillent avec les pêcheurs qui sont une source non négligeable « d'approvisionnement » en espèces nouvelles.

²⁰⁹ MANGIN A., *Les mystères de l'océan*, Tours, Alfred Mame et fils, 1865.

²¹⁰ FOUCHARD G., *Du morse à l'Internet : 150 ans de télécommunications par câbles sous-marins*, Association des amis des câbles sous-marins, 2006.

²¹¹ MICHELET J., *La Mer, op. cit.*, p. 4, *supra* notre note 199 : « On supposait que la vie cesse partout où manque la lumière et qu'exceptées les premières couches, toute l'épaisseur insondable, le fond (si l'abîme a un fond) était une noire solitude, rien que sable aride et cailloux, sauf des ossements et des débris, tant de biens perdus que l'élément avare prend toujours et ne rend jamais, les cachant jalousement au trésor profond des naufrages. »

²¹² THOMSON W., *Les abîmes de la mer*, Paris, Hachette, 1875.

²¹³ *Ibid.*, p. 25 : « En 1869, nous fîmes deux dragages au-delà de 2000 brasses, qui démontrèrent aussi une grande abondance d'animaux, et le plus profond (2435 brases), dans la baie de Biscaye, nous donna des exemplaires vivants, bien déterminés, de chacune des cinq sous-divisions d'invertébrés. C'est ainsi qu'a été finalement résolue la question de l'existence d'une vie animal abondante au fond de la mer [...]. »

toutefois sans conteste celle du H.M.S. CHALLENGER de décembre 1872 à mai 1876²¹⁴. Une des découvertes fondamentales qui en résulteront sera celle des nodules polymétalliques ou nodules de manganèse²¹⁵.

76 Le français Alphonse Milne-Edwards effectue des expéditions de 1880 à 1884 à bord du TRAVAILLEUR et du TALISMAN²¹⁶. Ses découvertes sont exposées au *Museum* national d'histoire naturelle de Paris ; où elles se trouvent encore.

77 Le Prince Albert 1^{er} de Monaco, le Prince des Mers, qui s'est intéressé aux travaux de Milne-Edwards, se lance à son tour dans l'aventure océanographique en 1885.

Pendant vingt ans, ses yachts, l'HIRONDELLE, la PRINCESSE-ALICE I, la PRINCESSE-ALICE II et l'HIRONDELLE II, sillonnent les mers dans de multiples expéditions scientifiques. Ils sont parmi les premiers navires à être spécialement construits et équipés pour la recherche en étant dotés notamment de l'éclairage électrique et d'un laboratoire avec tables à roulis.

Il se passionne particulièrement pour la biologie des profondeurs. Afin d'en étudier les espèces, il lance des casiers à homards et d'immenses filets jusqu'à six mille mètres de profondeur. Il sera reconnu comme un promoteur de la mesure des profondeurs par ultrasons ; il est à l'origine de la première carte bathymétrique en 1905. Ses travaux²¹⁷ lui vaudront d'être élu le 27 avril 1891 à la prestigieuse Académie des Sciences.

78 Le Prince Albert 1^{er} est un humaniste et un amoureux des sciences. Il estime que le savoir élève la condition de l'homme, favorise la paix et doit pour ces raisons profiter au plus

²¹⁴ THOMSON W., *The Voyage of The Challenger - The Atlantic*, Londres, Macmillan and Co, 1877.

²¹⁵ *Ibid.*, pp. 7-8 : « The concretionary masses to which the barnacles adhered were irregularly oval in shape, about three centimetres in length and two in width. The surface was mammillated and finely granulated, and of a dark brown colour, almost black [...]. This nodule was examined by Mr. Buchanan, and found to contain [...], a large percentage of peroxide of manganese. »

Traduction libre :

« Les masses de concrétions auxquelles les bernacles avaient adhéré étaient irrégulièrement ovales, d'environ trois centimètres de long et deux de large. La surface était recouverte de mamelons et finement granulée, d'une couleur brun foncé, presque noir [...]. Ce nodule a été examiné par M. Buchanan, et s'est révélé contenir [...], un fort pourcentage de peroxyde de manganèse. »

²¹⁶ MILNE-EDWARDS A. et al., *Expéditions scientifiques du "Travailleur" et du "Talisman" pendant les années 1880, 1881, 1882, 1883*, Paris, Masson, 1888.

²¹⁷ Les résultats de ces expéditions sont éloquentes : 3698 opérations, dont 812 sondages en haute mer jusqu'à une profondeur de 6035 m, 277 dragages jusqu'à 5440 m, 139 immersions de nasses jusqu'à 6035 m. Pour de plus amples détails : Albert 1^{er}, *Résultats des Campagnes Scientifiques accomplies sur son yacht par le Prince Albert 1^{er} de Monaco*, Imprimerie nationale de Monaco, 1889-1936.

grand nombre. C'est pourquoi, il créé en 1905 l'Institut océanographique²¹⁸ qui comporte le musée de Monaco, inauguré en 1910, et la maison des océans à Paris, inaugurée en 1911.

79 Au cours du XIX^e siècle, la marine à vapeur prend son essor. Le GREAT-WESTERN (1838), le BRITANNIA (1840), le GREAT-BRITAIN (1843)²¹⁹, le GREAT-EASTERN (1858)²²⁰ sont autant de représentations du développement très rapide de la navigation à vapeur et de la démesure de certains navires²²¹. La guerre de Crimée (1853-1856) démontra la supériorité de la vapeur sur la voile, *a fortiori* celle des navires cuirassés²²². L'aventure des paquebots pouvait commencer et celle de la marine marchande prendre un essor sans précédent²²³.

80 La seconde moitié du XX^e siècle sera celle du renouveau de l'océanographie. Jusqu'alors, même si l'on portait une grande attention à cette discipline²²⁴, les techniques de recherche n'avaient pas, ou peu, évolué. La mise au point des bathyscaphes et de la photographie sous-marine ont permis de franchir un palier.

²¹⁸ BONNEFOUS E., ROY P., *Institut océanographique : Fondation Albert Ier Prince de Monaco*, Monaco, Institut océanographique, 2009.

²¹⁹ Premier navire maritime à coque de fer mû par une hélice.

²²⁰ Ces navires ont eu pour point commun d'avoir été conçus par le même architecte naval : Isambard Kingdom Brunel : BUCHANAN R. A., *Brunel: The Life and Times of Isambard Kingdom Brunel*, Londres, Hambledon Continuum, 2006.

²²¹ En avance sur son temps (211 m de long pour 25 m de large et 18 m de tirant d'eau), le Great-Eastern a coûté extrêmement cher et ses frais d'exploitation ne lui ont pas permis d'être rentable. Ce fut un échec commercial qui ruina la « *Eastern Steam Navigation Company* ». Il servira, ultérieurement, à la pose de câbles sous-marins avant d'être démolé en 1890. Pour de plus amples détails : EMMERSON G. S., *The greatest iron ship: S.S. Great Eastern*, Newton Abbot, David & Charles, 1981.

²²² COUTAU-BÉGARIE H., *L'évolution de la pensée navale*, Economica, Collection «Hautes Etudes Maritimes», 1999.

²²³ REMY M., *Transatlantiques & long-courriers : La mémoire des grands paquebots*, Marines Éditions, 2010 ; BERNERON-COUVENHES M.-F., *Les Messageries Maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Presses Paris Sorbonne, 2007 ; BERNERON-COUVENHES M.-F., *La marine marchande française de 1850 à 2000*, Presses Paris Sorbonne, 2006 ; CASSAGNOU B., *Les grandes mutations de la Marine marchande française (1945-1995)*, Comité pour l'Histoire économique et financière, Collection «Histoire économique et financière de la France», 2003.

²²⁴ LE DANOIS E., *Les profondeurs de la mer - Trente ans de recherche sur la faune sous-marine au large des côtes de France*, Payot, Collection «Bibliothèque scientifique», 1948 ; BELLOC G., « Note sur la croissance du merlu. Variations ethniques et sexuelles », *Revue des travaux de l'Office scientifique & technique des pêches maritimes*, vol. 14 à 17, 1948, p. 40. Voir également les œuvres d'Anita CONTI, première femme photographe et océanographe à s'intéresser aux marins-pêcheurs et particulièrement aux Terre-Neuvas en embarquant avec eux pendant des saisons entières : CONTI A., *Racleurs d'océans*, Payot, Collection «Petite bibliothèque Payot», 2012.

81 Dès 1865, Benoît Rouquayrol et Auguste Denayrouze purent faire nager un plongeur, pendant une demi-heure, en totale autonomie. Il faudra pourtant attendre 1943 et le scaphandre d'Émile Gagnan et Jacques-Yves Cousteau, pour voir apparaître le premier scaphandre autonome automatique. Les chercheurs disposaient désormais d'un précieux outil qui, toutefois, ne permettait pas de dépasser une certaine profondeur. Il fallait donc lui apporter des améliorations permettant à l'homme de descendre bien plus bas tout en lui donnant les moyens d'atteindre pour être en mesure d'observer les espèces benthiques²²⁵.

82 En 1945, Auguste Piccard invente le premier bathyscaphe²²⁶, le premier engin capable de descendre un homme à de grandes profondeurs dans une atmosphère contrôlée. Il est peu maniable et ne permet pas d'explorer une grande surface. L'on doit donc construire un nouveau modèle mieux élaboré. Ce sera le FNRS 3 qui descendra à quatre mille cinquante mètres au large de Dakar. Puis, en 1960, le TRIEST parvient à la profondeur de dix mille neuf cent seize mètres dans la fosse des Mariannes.

En France, Jacques-Yves Cousteau plonge, dès 1960, à bord de la fameuse soucoupe SP 350 dont la capacité de descente est limitée à trois cent mètres. Dans les années soixante-dix, des submersibles profonds de nouvelle génération ont vu le jour : l'ARCHIMÈDE, le CYANA²²⁷, l'ALVIN²²⁸. Ces appareils, munis d'un bras articulé télécommandé étaient plus maniables que les bathyscaphes et pouvaient embarquer un pilote, un copilote et un chercheur.

En plongeant sur la dorsale du Pacifique oriental, le CYANA découvre en 1978 des édifices de sulfures polymétalliques en forme de termitières, sans activité. Un an plus tard, non loin du site de la découverte faite par le CYANA, l'ALVIN repère des termitières semblables mais d'où s'échappent un fluide composé de sulfures de métaux d'une température de 350° C²²⁹. La découverte de ces « fumeurs noirs » est capitale. Ces fumeurs

²²⁵ Passé 35 m, les obstacles se multiplient : ivresse des profondeurs, froid, accidents de décompression. La plongée libre autonome à grande profondeur, qui permet d'atteindre des profondeurs de l'ordre de 300 m, requiert l'usage de mélanges respiratoires artificiels ne contenant pas d'azote ou très peu.

²²⁶ FNRS 2.

²²⁷ Tous deux de la Marine nationale française.

²²⁸ MATSEN B., *The Incredible Submersible Alvin Discovers a Strange Deep-Sea World*, Berkeley Heights, Enslow Publishers, 2003.

²²⁹ BALLARD R., *La grande aventure de l'exploration des océans*, Washington D.C., National Geographic Society, 2001, pp. 245 et suiv.

recèlent des quantités très importantes de minerais et sont le siège d'une vie extrêmement riche et inattendue à plus de deux mille mètres de profondeur²³⁰.

83 Les fonds des océans fascinent toujours autant. Il suffit, pour s'en convaincre de rappeler l'expédition de James Cameron au-dessus ou plutôt sur la fosse des Mariannes.

De nature plus scientifique, l'expédition SEAORBITER²³¹ a pour objectif d'explorer le grand large et les abysses vingt-quatre heures sur vingt-quatre sur de longues durées, afin de dresser un état des lieux précis des océans, de leur faune et de leur flore et de pouvoir en mesurer l'évolution. C'est, sans doute, le projet le plus ambitieux de ces cinquante dernières années.

Enfin, d'initiative privée et tout aussi ambitieux, Tara Expéditions « organise des expéditions pour étudier et comprendre l'impact des changements climatiques et de la crise écologique sur nos océans »^{232 233}.

84 À l'issue de ce rapide survol de l'histoire de la navigation depuis l'Antiquité, un constat s'impose : les progrès techniques et les récents développements de l'océanographie ont permis de mieux connaître les fonds tant redoutés d'Aristote et de Pline. Nous pouvons même comprendre le processus de la formation des continents grâce à la théorie de la tectonique des plaques²³⁴. L'amélioration des techniques a également été à l'origine d'une amélioration du transport maritime progressive bien qu'inégale et irrégulière. Rien n'a pu, cependant, abolir la crainte que la mer inspire depuis des temps immémoriaux. Bien au contraire, en pénétrant les mystères de l'univers marin qui recèle des richesses fabuleuses en surface comme en profondeur, l'homme a découvert que celui-ci n'est pas invulnérable. Il a désormais pris conscience que toute atteinte qui lui serait portée mettrait en péril et de façon irréversible l'équilibre de la planète.

²³⁰ FOUQUET Y., LACROIX D., *Les ressources minérales marines profondes : étude prospective à l'horizon 2030*, Éditions Quae, 2012

²³¹ ROUGERIE J., FUCHS A., CIVARD-RACINAIS A., *De Vingt mille lieues sous les mers à SeaOrbiter*, Democratic books, Collection «Terre des sciences», 2010.

²³² [en ligne] <http://oceans.taraexpeditions.org/fr/qui-sommes-nous/tara-expeditions.php?id_page=17>, consulté le 18 juillet 2013.

²³³ KARSENTI E., DI MEO D., *Tara océans : chroniques d'une expédition scientifique*, Actes Sud Éditions, 2012.

²³⁴ Théorie développée par Harry Hess, controversée puis communément admise : WESTPHAL M., WITHECHURCH H. et MUNSCHY M., *La tectonique des plaques*, Newark, Gordon Breach, coll. «Géosciences», 2002.

Section 2 L'OMI ou la communauté internationale gardienne des océans

85 En ce début de XXI^{ème} siècle, le rôle de l'OMI et sa place dans le monde maritime peuvent sembler évidents et logiques. Il en va de même des autres institutions spécialisées²³⁵ de l'ONU²³⁶. L'histoire du droit international²³⁷ démontre pourtant que les certitudes actuelles se sont formées sur les champs de bataille de façon parfois anarchique²³⁸. Cela se vérifie aux différentes phases de son évolution, qui va de l'existence des États pleinement souverains au dépassement de l'interétatisme.

86 La création de l'OMCI a été précédée d'une période au cours de laquelle les questions maritimes ont peu à peu quitté le champ de compétence des acteurs privés pour être accaparées par les États puis par les institutions internationales. Ce fut la phase, difficile, de l'internationalisation de la chose maritime, et plus spécifiquement de la sécurité maritime (sous-section 1).

87 Les profondes et soudaines mutations que la société internationale a subi au lendemain de la seconde guerre mondiale ont contraint l'OMCI à se réformer ; réformes qui lui ont été salutaires (sous-section 2).

²³⁵ Il existe actuellement quinze institutions spécialisées, indépendantes mais coordonnées avec l'ONU : 1) Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I., 1944) ; 2) Organisation pour l'Alimentation et l'Agriculture (F.A.O., 1945) ; 3) Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture (U.N.E.S.C.O., 1945) ; 4) Fonds Monétaire International (F.M.I., 1944) ; 5) Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement (B.I.R.D., 1945) ; 6) Organisation Mondiale de la Santé (O.M.S., 1946) ; 7) Organisation Internationale des Télécommunications (O.I.T., réorganisée en 1946) ; 8) Union Internationale des Télécommunications (U.I.T., réorganisée en 1974) ; 9) Union Postale Universelle (U.P.U., réorganisée en 1947 et 1964) ; 10) Organisation Météorologique Mondiale (O.M.M., réorganisée en 1947) ; 11) Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (O.M.C.I., 1948 ; devenue O.M.I en 1975) ; 12) Société Financière Internationale (S.F.I., filiale de la B.I.R.D., 1955) ; 13) Association Internationale pour le développement (I.D.A., filiale de la B.I.R.D., 1960) ; 14) Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (O.M.P.I., 1967) ; 15) Fonds International du Développement Agricole (1976). Cette liste ne tient pas compte des institutions qui ne sont pas qualifiées de « spécialisées » mais qui font partie du système des Nations Unies : Agence Internationale de l'Énergie Atomique (A.I.E.A., 1956), Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D., 1964), Haut-Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés (H.C.R., 1950), Programmes des Nations Unies pour le Développement (P.N.U.D., 1966), Programmes des Nations Unies pour l'Environnement (P.N.U.E., 1972), Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (G.A.T.T., 1947).

²³⁶ VIRALLY M., *L'organisation mondiale*, Armand Collin, Collection «U - Série Droit international public», 1972 ; DEHOUSSE J.-M., *Les organisations internationales : essai de théorie générale*, Liège, Librairie Paul Gothier, 1968.

²³⁷ LEGOHÉREL H., *Histoire du droit international public*, PUF, Collection «Que sais-je?», 1996.

²³⁸ POTTER P. B., « Développement de l'organisation internationale (1815-1914) », *R.C.A.D.I., 1938-II, vol. 64*, pp. 75-155 ; NIPPOL I., « Le développement historique du droit international depuis le Congrès de Vienne », *R.C.A.D.I., 1924-I, vol. 2*, pp. 5-120.

88 Si « Le temps de Colbert fut l'âge d'or de la législation française »²³⁹, le droit maritime fut marqué par la prépondérance des normes privées et ce, jusqu'au « développement de l'interventionnisme »²⁴⁰, au milieu du XIX^e siècle. Il fallut attendre 1926 pour voir apparaître le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande²⁴¹. L'on considérait alors que le transport maritime n'engageait que des intérêts privés qui devaient assumer les risques pris dans l'expédition.

89 L'industrialisation du transport maritime, au XIX^e siècle, multiplia et aggrava les risques et les conséquences²⁴². Il en résulta un glissement progressif de la primauté des normes privées vers celle des normes internationales (A).

Dans ce nouveau rôle de gardienne des océans et de sécurité maritime, la communauté internationale et en particulier l'OMCI, rencontra de nombreuses difficultés conjoncturelles mais également structurelles (B).

²³⁹ BOULET-SAUTEL M., « Colbert et la législation », in *Un nouveau Colbert. Actes du Colloque pour le tricentenaire de la mort de Colbert*, Paris, Sedes, 1985, p. 130.

²⁴⁰ BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris Bureau Veritas, 1998, p. 28.

²⁴¹ « Loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande », JORF n° 0295, 19 décembre 1926, p. 13252.

²⁴² Selon *The Courier*, 5 mai 1822, cité dans *Le Bureau Veritas 1828-1928, Édition du Centenaire*, Paris, 1928, p. 10, 2000 navires firent naufrage en Mer du Nord au cours de l'hiver 1820, provoquant la mort de 20 000 personnes.

A) Des normes privées aux normes internationales

90 À l'entrée du XIX^{ème} siècle, les réglementations maritimes française et britannique sont obsolètes. Les textes français en vigueur datent de 1779²⁴³ et 1791²⁴⁴ et ne sont plus adaptés aux évolutions technologiques survenues depuis²⁴⁵. De nouveaux textes sont adoptés²⁴⁶ mais leur application est problématique car la sécurité maritime relève encore des initiatives privées.

91 Face à la multiplication des naufrages et accidents, des voix²⁴⁷ se sont élevées pour réclamer une réglementation plus stricte et, surtout, adaptée à des navires sans cesse plus performants²⁴⁸. C'est ainsi que les premiers textes d'envergure, nationaux²⁴⁹ mais également internationaux²⁵⁰ ont vu le jour dans la seconde partie du XIX^{ème} siècle, instituant « une véritable police de la circulation maritime »²⁵¹. Dans cette logique, une conférence se tint à

²⁴³ Déclaration du Roi concernant les assurances, donnée à Versailles le 17 août 1779, enregistrée en Parlement le 6 septembre 1779. ROQUINCOURT T., *“Bulletin des lois” du règne de Louis XVI : Contribution à un recensement des lois imprimées entre mai 1774 et juin 1789*, Paris, L'Harmattan, 2013, p. 206

²⁴⁴ Loi du 20 septembre 1791 relative aux cours martiales maritimes et à la police des ports et arsenaux. BERBOUCHE A., *Marine et justice : la justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime*, PUR, Collection «Histoire», 2010, p. 211.

²⁴⁵ ORLOWSKI S., *Histoire maritime : La Révolution de la vapeur dans les marines du XIX^e siècle*, Éditions MDV, 2000 ; BRISSOU B., *Accueil, introduction et développement de l'énergie-vapeur dans la marine militaire française du XIX^{ème} siècle*, Vincennes, Service historique de la Marine, 2003 ; VERGE-FRANCESCHI M., *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, coll. «Bouquins», 2002.

²⁴⁶ Le *Merchant Shipping Act* de 1854.

²⁴⁷ Samuel PLIMSOLL (1824-1898), parlementaire anglais, s'allia à James HALL, un armateur de Tynemouth, et fit siennes les principales recommandations de celui-ci. Il sera à l'origine des règles relatives au franc-bord et publia en 1873 un plaidoyer en faveur d'un renforcement de la sécurité maritime : PLIMSOLL S., *Our Seamen: An Appeal*, Londres, Virtue & Company, 1873.

²⁴⁸ « Dossier spécial, L'évolution de la sécurité maritime », *Revue Paquebots et marine marchande*, n°1, 1999, pp. 18-31.

²⁴⁹ Le *Merchant Shipping Act* de 1876 impose l'installation de cloisons supplémentaires aux extrémités de la salle des machines ainsi que la présence de ce que l'on appellera plus tard le disque de Plimsoll relatif au franc-bord. En France, le décret du 2 septembre 1874 régit le transport de matières dangereuses, les lois du 29 janvier 1881 et du 30 janvier 1893 renforcent les inspections à bord des navires ; tandis que la loi du 10 mars 1891 et les décrets du 1^{er} septembre 1884 et du 21 février 1897 ont trait à la circulation maritime.

²⁵⁰ Code international des signaux de 1879.

²⁵¹ BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p. 32, supra notre note 240.

Washington²⁵², du 16 au 30 novembre 1889. Elle aboutit à l'adoption d'un « code de la mer »²⁵³. Mais, comme le rappelle Hélène Lefebvre-Chalain, cette internationalisation « s'est d'abord appuyée sur des initiatives d'organisations non gouvernementales »²⁵⁴ comme le CMI.

92 Cette internationalisation de la sécurité maritime, amorcée dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, va prendre son essor au XX^{ème} siècle sous l'impulsion des nations maritimes « historiques ». Certains événements, comme le naufrage du TITANIC le 14 avril 1912, accéléreront ce mouvement²⁵⁵. Philippe Boisson rappelle les trois raisons principales de ce mouvement d'internationalisation²⁵⁶ : il s'agissait tout d'abord d'élaborer un minimum de règles pour la navigation en haute mer afin d'éviter l'anarchie. En second lieu, l'absence totale d'harmonisation des règles de contrôle des navires dans les ports posait de graves problèmes en raison de l'accroissement du nombre d'unités. Il était enfin nécessaire de définir les normes minimales qu'un navire devait respecter afin que le jeu de la concurrence ne se fasse pas au détriment de la sécurité.

93 Deux périodes d'internationalisation se dégagent donc : la première a pour cadre la seconde moitié du XIX^{ème} siècle ; la seconde débute à l'aube du XX^{ème} siècle²⁵⁷ avec la création du CMI²⁵⁸, de l'OMCI et l'adoption de la convention SOLAS.

La nécessité de l'existence d'un organisme chargé de l'élaboration des normes internationales de transport maritime s'impose progressivement dans le même temps où le

²⁵² C'est à cette occasion que la proposition de la *Second Northern Marine Conference* de créer une Commission internationale permanente de la marine marchande fut discutée, mais sans succès : GIDEL G., *Le droit international public de la mer : le temps de la paix. Introduction. La Haute mer*, T. 1, Topos, 1981, pp. 19 et suiv.

²⁵³ « The Marine Conference at Washington », *Science*, vol. 14, n° 342, 1889, pp. 133–134 ; BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, *op. cit.*, p. 34, *supra* notre note 240.

²⁵⁴ LEFEBVRE-CHALAIN H., *La stratégie normative de l'Organisation Maritime (OMI)*, PUAM, coll. «Bibliothèque du Centre de Droit Maritime et des Transports», 2012, p. 31.

²⁵⁵ Le naufrage du TITANIC fut à l'origine de la première conférence internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, la convention SOLAS.

²⁵⁶ BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, *loc. cit.*, *supra* notre note 240.

²⁵⁷ RODIÈRE R., RÉMOND-GOUILLOUD M., *La Mer : Droit des hommes ou proie des États?*, Pédone, 1980, p. 77.

²⁵⁸ Le CMI a été créé en 1897 afin de « réaliser l'unification internationale du droit maritime grâce à l'élaboration de projets de traités internationaux sur des matières spécifiques de ce droit », LILAR A., VAN DEN BOSCH C., *Le Comité Maritime International : 1897-1972*, Anvers, Le Comité Maritime International, 1973, p.11 ; HETHERINGTON S., « L'avenir du Comité Maritime International », *DMF 2013*, 744.

droit international public évolue considérablement²⁵⁹. Le premier organisme de ce type est le Conseil allié des transports maritimes²⁶⁰ créé en 1917²⁶¹.

94 La seconde guerre mondiale a vu la création d'organes tels que l'*United Maritime Authority*²⁶² (UMA), le 5 août 1944, dont la tâche était de résoudre les difficultés de transport maritime après-guerre en fournissant aux États libérés le tonnage nécessaire à leur approvisionnement²⁶³. Les pouvoirs de l'UMA étaient particulièrement étendus puisqu'elle avait en charge la régulation des chargements et des taux de fret, ce qui en a fait l'organisme « le plus perfectionné des services publics maritimes internationaux qui aient jamais existé »²⁶⁴.

95 La naissance des Nations Unies, le 15 juin 1945, donnera une nouvelle impulsion au phénomène d'internationalisation du droit des transports maritime. Le 2 mars 1946, l'UMA a été remplacée par l'*United Maritime Consultative Council* (UMCC) qui n'a été doté que de compétences consultatives concernant la coordination de la reconstruction après-guerre.

En mars 1947 et pour répondre aux demandes de l'UMCC²⁶⁵ et de la Commission provisoire des transports et communications, le Conseil économique et social des Nations Unies convoqua une conférence afin d'examiner l'opportunité de créer une organisation intergouvernementale des transports maritimes²⁶⁶. C'est au cours de cette conférence qui se tint à Genève du 19 février au 6 mars 1948²⁶⁷ que fut décidée la création de l'OMCI.

²⁵⁹ DAILLIER P., FORTEAU M., QUOC DINH N., PELLET A., *Droit international public*, 8^{ème}, Paris, LGDJ, 2009, p. 79.

²⁶⁰ Le Conseil allié des transports maritimes était chargé, pendant la première guerre mondiale, de coordonner les transports maritimes des alliés. « Foreign Relations of the United States », 1917, supplement 2, vol. I, pp. 334 et suiv.

²⁶¹ KASPI A., « Jean Monnet », *Politique étrangère*, n°1, 1986, pp. 67-73.

²⁶² PARRY C., « The United Maritime Authority », *BYBIL*, vol. 23, 1946, p. 491 ; *Department of State Bulletin*, 13 août 1944, p. 157. En 1946, l'UMA était composé de dix-huit membres : les membres de la conférence qui s'était tenue à Londres du 19 juillet au 5 août 1944 (la Belgique, le Canada, les États-Unis, la France, la Grèce, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Royaume-Uni), l'Australie, le Brésil, le Chili, le Danemark, l'Inde, la Nouvelle Zélande, la Suède, l'Afrique du Sud et la Yougoslavie.

²⁶³ *Department of State Bulletin*, 1^{er} octobre 1944, pp. 358-361.

²⁶⁴ SUDRE F., « L'O.M.C.I., institution spécialisée des Nations Unies », 1973, Montpellier, Université de Montpellier I, p. 10.

²⁶⁵ MCDONALD E., CATES J. M., « Toward a world maritime organization », *Department of State Publication: International Organization and Conference Series*, vol. 3196, 1948, p. 10.

²⁶⁶ Nations Unies, Résolution A 35, 28 mars 1947, RTNU 1958, vol. 289, n° 4214, p. 3.

B) Les difficultés conjoncturelles et structurelles de l'OMCI

96 Alors que la sortie de la seconde guerre mondiale signe le déclin de l'influence de la Grande-Bretagne et la montée en puissance des organisations internationales, un double mécanisme va compliquer la tâche de l'OMCI : le changement de structure de la flotte mondiale et la mondialisation.

97 De la fin du XIX^{ème} siècle à 1948, date de création de l'OMCI, le processus d'internationalisation des normes de navigation a traversé des périodes troubles et a accompagné une transformation profonde et radicale de la géopolitique des transports maritimes²⁶⁸. L'Europe a perdu 30% de sa flotte marchande qui ne représente plus que 23% du tonnage mondial contre 34% avant-guerre ; parallèlement, celle des États-Unis a progressé de 35% à 52% du tonnage mondial qui s'est lui-même considérablement accru, passant de quatre-vingt-sept millions de tonnes en 1952 à cent-cinquante-trois millions en 1964²⁶⁹.

Le tonnage mondial s'est considérablement accru passant de quatre-vingt-sept millions de tonnes en 1952 à cent cinquante-trois millions en 1964²⁷⁰. La chute du transport de matières premières a débouché sur la spécialisation des navires²⁷¹, « la révolution des transports maritimes [a permis], par l'abaissement des coûts engendrés par l'accroissement de la taille et la spécialisation des navires, d'organiser les systèmes d'approvisionnement des ventes à l'échelle mondiale. »²⁷²

²⁶⁷ En dépit de l'absence de l'URSS, les États présents étaient : l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, le Chili, la Chine, la Colombie, le Danemark, l'Égypte, les États-Unis, la Finlande, la France, la Grèce, l'Inde, l'Irlande, l'Italie, le Liban, la Norvège, la Nouvelle Zélande, le Pakistan, le Panama, les Pays-Bas, le Pérou, la Pologne, le Portugal, la République Dominicaine, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie et la Turquie.

²⁶⁸ LUCCHINI L., VOELCKEL M., *Les États et la mer : le nationalisme maritime*, Paris, La Documentation française, coll. «Notes et études documentaires», 1978, pp. 22 et suiv. ; VIGNE J., *Le rôle des intérêts économiques dans l'évolution du droit de la mer*, Genève, Institut universitaire de hautes études internationales, 1971.

²⁶⁹ SUDRE F., « L'O.M.C.I., institution spécialisée des Nations Unies », *op. cit.*, p. 16, *supra* notre note 264.

²⁷⁰ LE LANNOU M., « Les transports maritimes : réalités et perspectives », *Revue géographique de Lyon*, vol. 39, 4, 1964, p. 217.

²⁷¹ ARON F., *Les deux révolutions industrielles du XX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1997, pp. 263 et suiv.

²⁷² MALEZIEUX J., « L'industrie portuaire et les nouvelles relations à la mer. Le cas des zones industrielles-portuaires de front de mer », *Anthropologie maritime*, 2, 1985, p. 80.

98 L'une des difficultés de l'OMCI²⁷³ est d'avoir vu le jour à une époque de profondes mutations géopolitiques dont l'intensité n'a faibli que vingt ans plus tard²⁷⁴. Comme certains auteurs l'ont rappelé, le monde maritime a été concerné très tôt par le phénomène de mondialisation²⁷⁵. Le mouvement de décolonisation a favorisé l'émergence de nouveaux États et de nouveaux pavillons qui ont entrepris de contester l'hégémonie des États maritimes « traditionnels ». Face à des taux de fret devenus volatiles, du fait de la concurrence, les armateurs ont dû adopter de nouveaux comportements²⁷⁶ qui ont affaibli durablement les pavillons historiques et favorisé l'émergence des pavillons dits de « complaisance »²⁷⁷.

99 Des difficultés structurelles portant atteinte à la légitimité de l'OMCI se sont conjuguées aux obstacles conjoncturels que nous venons d'évoquer, et ne lui ont pas permis d'adapter le droit à l'évolution du monde maritime.

Dès sa création en 1948, l'OMCI a dû faire face à l'opposition de certains États qui contestaient sa création²⁷⁸, comme ce fut le cas pour la Suède, le Danemark et la Norvège²⁷⁹. En outre, l'UMCC avait proposé d'étendre les compétences de l'OMCI aux questions commerciales alors que pour le Conseil économique et social des Nations Unies les

²⁷³ LEFEBVRE-CHALAIN H., *La stratégie normative de l'Organisation Maritime (OMI)*, *op. cit.*, p.40, *supra* notre note 191.

²⁷⁴ MANDON S., *Les mutations de l'économie mondiale au XXe siècle : d'une internationalisation à l'autre (1895-1973)*, Éditions Sedes, coll. « Série Cours », 2007.

²⁷⁵ BEURIER J.-P., « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La Mer et son droit*, Paris, Pédone, 2003, p. 87 : « Le transport maritime sera, en toute logique, l'une des premières activités économiques touchées par la mondialisation du commerce. »

²⁷⁶ *Ibid*, p. 88. ; LE LANNOU M., « Les transports maritimes : réalités et perspectives », *op. cit.*, p. 232, *supra* notre note 270.

²⁷⁷ CNUCED, *Étude sur le transport maritime 1993*, New-York et Genève, 1994, pp. 41 et suiv. ; SUDRE F., « L'O.M.C.I., institution spécialisée des Nations Unies », *op. cit.*, p. 137, *supra* notre note 269.

²⁷⁸ « La conférence de Genève a décidé la création d'une organisation maritime intergouvernementale », *JMM*, 1948, p. 451.

²⁷⁹ U.N. doc. E/Conf. 4/2, 2 octobre 1947, p. 18 : « les autorités suédoises aimeraient à souligner le fait que les questions sociales qui se posent dans le domaine des transports maritimes sont déjà étudiées par la Conférence internationale des employeurs et employés des transports maritimes et que les questions de droit maritime sont traitées par le Comité maritime international, l'Association de droit international, etc. De l'avis des autorités suédoises, il conviendrait de laisser continuer leurs travaux aux organisations et institutions déjà établies, et dont certaines ont derrière elles un long passé de réalisations solides, et la nouvelle organisation envisage en principe, se limiter aux questions qui n'ont pas fait jusqu'ici l'objet d'une coopération internationale organisée. »

compétences de l'Organisation devaient demeurer purement techniques²⁸⁰. Devant l'opposition d'une majorité d'États présents à la conférence et comme aucune institution internationale ne peut fonctionner sans l'aval de ses États membres, le texte adopté donna la primauté aux prérogatives techniques de l'OMCI, sans cependant exclure ses prérogatives commerciales et économiques.

Bien que reléguées au second rang, les compétences économiques, étaient affirmées par les articles 1 et 4 de la convention de 1948, ce qui provoqua l'hostilité des gouvernements et des armateurs qui craignaient une remise en cause de la souveraineté des uns et de la liberté de navigation des autres. À une époque où le droit international prenait de l'ampleur et était confronté au principe de souveraineté, certains virent en l'OMCI « un parlement maritime international »²⁸¹. Cela explique, en partie seulement, que la convention ne soit entrée en vigueur qu'en 1958.

100 Une autre difficulté, également structurelle, à laquelle l'OMCI dut faire face, concernait son Conseil. La logique qui avait prévalu à la rédaction de l'article 17²⁸², concernant sa composition était que l'Organisation ne pourrait fonctionner correctement si les principales nations maritimes possédant les flottes les plus importantes n'étaient pas certaines d'y être représentées. D'autres gouvernements²⁸³ faisaient cependant valoir que les données servant à calculer le tonnage des flottes nationales des États et à déterminer l'« intérêt » d'un État à être membre du Conseil n'étaient plus valables car non actualisées²⁸⁴. Il en résulte une

²⁸⁰ PARRY C., « IMCO », *BYBIL*, vol. 25, 1948, pp. 437–457.

²⁸¹ MARCHEGAY J., « Le statut international de la marine marchande », *JMM*, 1956, p. 1595.

²⁸² Article 17 : « Le Conseil comprend seize membres, répartis comme suit :

- a) six sont les gouvernements des pays qui sont le plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime ;
- b) six sont les gouvernements d'autres pays qui sont le plus intéressés dans le commerce international maritime ;
- c) deux sont élus par l'Assemblée parmi les Gouvernements des pays qui ont un intérêt notable à fournir des services internationaux de navigation maritime ;
- d) et deux, sont élus par l'Assemblée parmi les Gouvernements d'autres pays qui ont un intérêt notable dans le commerce international maritime.

En application des principes énoncés dans le présent article, le Conseil sera composé comme il est prévu à l'Annexe 1, de la présente Convention. »

²⁸³ La Pologne, la Tchécoslovaquie, la Yougoslavie par exemple. En effet, aucun État de l'Europe de l'Est n'était représenté au Conseil.

²⁸⁴ PADWA D. J., « The curriculum of IMCO », *International Organization*, vol. 14, 1960, pp. 524–547.

surreprésentation des pays traditionnellement maritimes au détriment des pays émergents²⁸⁵. À la différence des autres organisations internationales, le Conseil de l'OMCI avait des pouvoirs très étendus, dont celui de désigner ses membres. Les conditions de désignation des « gouvernements des pays qui sont le plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime » et des « gouvernements d'autres pays qui sont le plus intéressés dans le commerce international maritime » étaient définies par l'article 18²⁸⁶ qui « introduisait de fait une véritable cooptation par les grandes puissances maritimes »²⁸⁷.

101 Malgré ces lourds handicaps, l'OMCI fonctionna sans pour autant s'affirmer réellement faute de réformes. Il faut attendre que surviennent les naufrages de l'HERAKLION²⁸⁸ et du TORREY CANYON²⁸⁹ pour que l'organisation opère les changements nécessaires²⁹⁰.

C'est ainsi qu'un comité juridique fut créé en juin 1967²⁹¹ pour faire face à la complexité juridique grandissante posée par les naufrages et plus spécifiquement celui du TORREY CANYON²⁹². Ce comité sera institutionnalisé en 1975 en devenant un organe à part entière et non plus simplement subsidiaire de l'OMCI. Grâce à une modification de l'article 1 –a de la convention, il est en effet précisé désormais qu'un des buts de l'organisation est de « s'occuper des questions juridiques liées aux objectifs énoncés dans le

²⁸⁵ MAGRASSI DE SA J., « A organização intergovernamental consultativa de navegação », *Revista brasileira de politica internacional*, vol. 1, n° 1, 1958, p.p. 76–97, cité in SUDRE F., « L'O.M.C.I., institution spécialisée des Nations Unies », *op. cit.*, p. 40, *supra* notre note 264.

²⁸⁶ Article 18 : « Ces détermination sont faites à la majorité des voix du Conseil, celle-ci devait comprendre la majorité des voix des huit membres représentés au Conseil en tant que pays maritimes (17-a et -c).

²⁸⁷ DUTHEIL DE LA ROCHÈRE J., « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, vol. 22, 1976, pp. 434–473.

²⁸⁸ Le 8 décembre 1966 dans la mer Égée.

²⁸⁹ Le 18 mars 1967 entre les îles Sorlingues et la côte britannique.

²⁹⁰ QUÉNEUDEC J.-P., « La remise en cause du droit de la mer », in *Actualité du droit de la mer*, Colloque SFDI, Montpellier, Pédone, 1973, p. 16 : « il a cependant fallu des accidents aussi graves et aussi spectaculaires que celui du Torrey Canyon en 1967 pour que l'on prenne conscience du retard du droit de la mer face à l'évolution rapide du progrès technique. » ; QUÉNEUDEC J.-P., « L'incidence de l'affaire du *Torrey Canyon* sur le droit de la mer », *AFDI*, 1968, pp. 701–718 ; VOELCKEL M., « La mutation juridique du milieu marin », *RDN*, 1969, p. 794–810 ; RODIÈRE R., RÉMOND-GOUILLOUD M., *La Mer : Droit des hommes ou proie des Etats?*, *op. cit.*, p. 109, *supra* notre note 257 ; BOISSON P., « L'impact des catastrophes maritimes », Brest, 2002.

²⁹¹ I.M.C.O./A1/B.2 OI (NV-I).

²⁹² I.M.C.O./C/ES. III/5, 8 mai 1967, point 3 de l'ordre du jour.

présent article »²⁹³.

Élaborer des normes suppose qu'on est en mesure de les faire appliquer, ou du moins d'en suivre l'application. Ce rôle fut dévolu au Comité de la coopération technique (CTT) qui a pris une nouvelle dimension après la catastrophe du TORREY CANYON²⁹⁴.

102 Les nombreux travaux de l'OMCI²⁹⁵, en matière de sécurité maritime (IIIème Conférence sur le droit de la mer, convention *OILPOL...*) ont finalement abouti en 1973 à la création du Comité de protection du milieu marin (*MEPC*)²⁹⁶; ouvrant la voie à de nombreuses réformes qui ont permis à l'Organisation de prendre son essor.

²⁹³ L'article 34 de la convention définit les missions du Comité juridique :

- examen de toutes les questions juridiques de la compétence de l'Organisation ;
- toutes missions juridiques impliquées soit par la Convention de 1948, soit par tout instrument internationale et acceptées par l'Organisation ;
- entretien de rapports étroits avec d'autres organismes ayant des missions juridiques dans des domaines connexes. »

²⁹⁴ LANNEAU-SEBERT M., « La mise en œuvre de la sécurité maritime », 2006, Nantes, Université de Nantes.

²⁹⁵ JOHNSON D. H. N., « IMCO: The First Four Years (1959-1962) », *The International and Comparative Law Quarterly*, N° 12, 1963, pp. 36–55.

²⁹⁶ ANIANOVA E., « The International Maritime Organisation (OMI) - Tanker or Speedboat? », in *International Maritime Organisations and their Contributions Toward a Sustainable Development*, EHLERS P., LAGONI R. (ss dir.), LIT Verlag Münster, 2006, p. 83.

103 Les reproches²⁹⁷ formulés à l'encontre de l'OMCI ou les interrogations²⁹⁸ quant à son efficacité ont longtemps été justifiés. Ils doivent être, sinon minimisés, du moins relativisés au regard des réformes mises en œuvre à partir de 1974. Celles-ci ont permis de renforcer le rôle de l'Organisation tout en élargissant son assise (A) et l'ont conduit à collaborer plus encore qu'auparavant avec toutes les parties prenantes au transport maritime ; assumant ainsi une certaine gouvernance (B).

²⁹⁷ ARRADON F., « Contribution aux réflexions sur les mesures nécessaires pour éviter de futures catastrophes », *DMF 2000*, 607 : « rien d'immédiat ne peut être attendu de cette organisation qui travaille sérieusement mais lentement. »

²⁹⁸ ODIER F., « Une nouvelle étape dans le développement de la sécurité maritime - Les leçons de l'Erika », *Annuaire du droit de la mer*, 1999, p. 180.

A) Un rôle renforcé sur une assise plus large

104 L'OMCI avait pour mission de procéder à l'adaptation nécessaire du droit maritime aux évolutions économiques et environnementales. Pour que son œuvre fût pleinement efficace et ses recommandations suivies d'effet, l'OMCI devait faire oublier son impopularité due à son image de « club des pays riches »²⁹⁹. Elle entreprit donc les réformes nécessaires entre 1971 et 1979.

105 À cet effet, des amendements portant sur la composition du Conseil furent adoptés dans l'urgence en 1974³⁰⁰, car les pays en voie de développement risquaient de se désintéresser de l'Organisation au profit de la CNUCED dont l'audience était grandissante. Le Conseil vit donc le nombre de ses sièges porté à vingt-quatre³⁰¹. Douze d'entre eux devaient profiter aux pays en voie de développement³⁰². L'OMCI avait enfin pris les mesures nécessaires. Associées à l'adoption de la convention sur le droit de la mer, elles ont incité

²⁹⁹ DUTHEIL DE LA ROCHÈRE J., « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *op. cit.*, p. 435, *supra* notre note 287 : « L'idée de cette révision résulte d'une convergence de faits : d'une part, l'impopularité de l'O.M.C.I., auprès des pays en voie de développement en raison de la composition du Conseil considéré, en dépit d'élargissements successifs, comme un club de pays riches et dominant par leurs puissantes flottes marchandes le commerce maritime internationale. D'autre part, à la suite de la tragique affaire du Torrey Canyon, une prise de conscience de l'importance cruciale des problèmes de sécurité et de pollution s'est produite à l'O.M.C.I. et en dehors d'elle. »

³⁰⁰ OMCI, *Résolution A.315(IX), Amendements à la Convention OMCI*.

³⁰¹ OMI, « IMO 1948-1998: a process of change », *Focus on IMO*, 1998, p. 5. L'amendement de 1993 a porté le nombre de sièges au Conseil à quarante. La composition du Conseil est, actuellement, la suivante :

- Catégorie (a) : Chine, Grèce, Italie, Japon, Norvège, Panama, République de Corée, Fédération Russe, Royaume-Uni, États-Unis.
- Catégorie (b) : Argentine, Bangladesh, Brésil, Canada, France, Allemagne, Inde, Pays-Bas, Espagne, Suède.
- Catégorie (c) : Australie, Bahamas, Belgique, Chili, Chypre, Danemark, Egypte, Indonésie, Jamaïque, Kenya, Libéria, Malaisie, Malte, Mexique, Maroc, Philippines, Singapour, Afrique du Sud, Thaïlande, Turquie.

³⁰² L'amendement disposait : « En élisant les Membres du Conseil, l'Assemblée observe les principes suivants :

- a- Six sont des États qui sont les plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime ;
- b- Six sont d'autres États qui sont les plus intéressés dans le commerce maritime international ;
- c- Douze sont des États qui n'ont pas été élus au titre des alinéas a) ou b) ci-dessus, qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit que toutes les grandes régions géographiques du monde sont représentées au Conseil. »

nombre de pays en voie de développement à rejoindre l'OMCI³⁰³ (Congo, Ethiopie, Guinée, Gabon, Jamaïque...).

106 Les amendements adoptés par l'Assemblée de l'OMCI en 1975³⁰⁴ confirmèrent le rôle technique accru de l'OMCI³⁰⁵. À cet égard, la suite donnée à la proposition de la R.F.A.³⁰⁶ de changer la dénomination de l'OMCI en OMI³⁰⁷ se révéla hautement symbolique³⁰⁸. Désormais, et après modification de l'article 2, les attributions de l'organisation, devenue OMI, ne sont plus limitées à un rôle purement consultatif. La modification de l'article 2³⁰⁹ et de la mention au rôle purement consultatif de l'OMI, faite par un groupe de travail³¹⁰, fut renvoyée à un Comité *ad hoc*. La même année, le Comité de protection du milieu marin qui jusqu'alors était un organe subsidiaire de l'Assemblée, devint un organe à part entière tout en gardant les fonctions qui étaient les siennes³¹¹.

³⁰³ BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, *op. cit.*, p. 41, *supra* notre note 240.

³⁰⁴ OMCI, *Résolution A.358(IX) : Amendements à la Convention OMCI*.

³⁰⁵ DUPUY R.-J. (ss dir.), *La gestion des ressources pour l'humanité : le droit de la mer / The management of humanity's resources: the law of the sea*, Ed. Brill, 1982, p.78.

³⁰⁶ WG I C I/2/2, 22 janvier 1975, cité in DUTHEIL DE LA ROCHÈRE J., « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *op. cit.*, p. 466, *supra* notre note 287.

³⁰⁷ Le 22 mai 1982, l'OMCI devint l'OMI (Organisation Maritime Internationale).

³⁰⁸ Ainsi que l'a très bien résumé Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHÈRE, « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *op. cit.*, pp. 466 et suiv., *supra* notre note 287 : « Le rôle consultatif n'est qu'un parmi d'autres pour une institution qui consacre le plus clair de ses efforts à faire adopter des normes nouvelles, à assurer des tâches administratives et opérationnelles. Quant au qualificatif « intergouvernemental », il exprime mal l'universalité croissante d'une Organisation qui s'est progressivement ouverte aux pays en voie de développement et que l'on verrait mieux qualifiée d'internationale. »

³⁰⁹ OCDE, *Mondialisation, transport et environnement*, Éditions OCDE, 2011, p. 193.

³¹⁰ Ce groupe proposait une nouvelle rédaction de l'article 2 : « l'Organisation a pour fonction essentielle d'examiner les questions sur lesquelles elle est consultée et d'émettre des avis. »

³¹¹ L'article 39 dispose que les compétences du Comité sont :

- « - examen de toutes questions relatives à la prévention et au contrôle de la pollution ;
- Rassemblement de données scientifiques, techniques et pratiques relatives à la pollution ;
- Elaboration de recommandations et directives ; incitation à l'adoption de conventions ;
- Collaboration avec les organismes régionaux et internationaux intéressés ;
- Accomplissement des fonctions attribuées à l'Organisation par diverses conventions internationales intervenues en matière de pollution. »

107 L'accidentologie maritime³¹² a donné raison à l'OMI qui, après de nombreuses années « d'immobilisme relatif »³¹³, a su entamer les réformes nécessaires. Le fait qu'elle compte actuellement cent soixante-dix membres ainsi que les nombreuses conventions adoptées en son sein³¹⁴, attestent de sa vigueur et de son influence. L'on se doit pourtant de constater que malgré les progrès incontestables qui ont été réalisés, l'OMI accuse un retard important par rapport à d'autres organisations, comme l'OACI, en ce qui concerne son modèle de coopération.

³¹² Le naufrage de l'ARGO MERCHANT le 15 décembre 1976 devant les côtes de Nantucket aux États-Unis ; le naufrage de l'Amoco Cadiz le 16 mars 1978 au large des côtes bretonnes ; le naufrage du TANIO le 7 mars 1980 au large de l'île de Batz ; l'HERALD OF FREE ENTERPRISE qui chavire le 6 mars 1987 au large du port de Zeebruges ; l'incendie du DONA PAZ aux Philippines le 21 décembre 1987 ; l'échouement de l'EXXON VALDEZ le 23 mars 1989 sur les côtes de l'Alaska ; l'incendie du SCANDINAVIAN STAR le 7 avril 1990, entre Oslo et Frederikshavn ; l'explosion du HAVEN, le 11 avril 1991 au large de Gênes ; l'échouement de l'AEGEAN SEA, le 3 décembre 1992, près du port de la Corogne, en Espagne ; l'échouement du BRAER dans l'archipel des Shetland, le 5 janvier 1993 ; le naufrage de l'ESTONIA en mer Baltique, le 28 septembre 1994 ; le naufrage de l'ERIKA au large des côtes bretonnes, le 13 décembre 1999 ; celui du IEVOLI SUN au nord de l'île de Batz, le 30 octobre 2000 ; celui du PRESTIGE le 13 novembre 2002 sur les côtes espagnoles ; l'explosion de la plate-forme pétrolière DEEPWATER HORIZON dans le golfe du Mexique, le 20 avril 2010 ; le naufrage du COSTA CONCORDIA, le 13 janvier 2012 à proximité de l'île de Giglio en Italie.

³¹³ DUTHEIL DE LA ROCHÈRE J., « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *op. cit.*, p. 436, *supra* notre note 287.

³¹⁴ PANCRACIO J.P., *Droit de la mer*, Paris, Dalloz, coll. « Précis », 2010, pp. 40-41.

B) Une gestion collégiale assumée de la sécurité maritime

108 Le phénomène de mondialisation du transport maritime, qui a débuté dans les années 1950, n'a cessé, depuis, de prendre de l'ampleur³¹⁵. Rapidement est apparue la nécessité de faire coopérer tous les États concernés par le transport maritime. La question n'est plus de savoir si les océans sont un milieu de liberté³¹⁶ mais de parvenir à élaborer des normes admissibles par le plus grand nombre³¹⁷. Le but recherché n'est plus de promouvoir le libéralisme maritime mais de renforcer le droit international³¹⁸.

Pour qu'une norme soit acceptée par les différents acteurs concernés, ces derniers doivent être associés à son élaboration. Il s'agit, dès lors, de gouvernance³¹⁹ ou démocratie participative³²⁰ que l'on peut définir comme étant l'association des parties prenantes aux décisions³²¹. Ce processus redéfinit le mode d'élaboration du droit à l'échelle internationale³²².

³¹⁵ VIGARIÉ A., *La mer et la géostratégie des nations*, Institut de stratégie comparée, coll. «Bibliothèque Stratégique», 1995, pp. 22 et suiv.

³¹⁶ LILLE F., BAUMLER R., *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, ECLM, coll. «Essai», 2005.

³¹⁷ LEFEBVRE-CHALAIN H., *La stratégie normative de l'Organisation Maritime (OMI)*, op. cit., p.51, supra notre note 273 : « Les défis de l'Organisation sont multiples et reposent sur l'adoption de règles communes aux répercussions économiques, géopolitiques, sociales, et environnementales. »

³¹⁸ BEIGZADEH E., « L'évolution du droit international public », in *Regards d'une génération sur le droit international*, Paris, Pédone, 2008, pp. 75–78 ; DAILLIER P., FORTEAU M., QUOC DINH N., PELLET A., *Droit international public*, op. cit., p. 83 et suiv., supra notre note 259.

³¹⁹ HERMET G., KAZANCIGIL A., PRUD'HOMME J.-F. (ss dir.), *La gouvernance : un concept et ses applications*, Paris, Karthala Editions, coll. «Recherches internationales», 2005

³²⁰ FAUCHARD L., MOCELLIN P., *Démocratie participative, progrès ou illusions?*, Paris, L'Harmattan, coll. «Administration et aménagement du territoire», 2012.

³²¹ GRAZ J.-C., *La gouvernance de la mondialisation*, Paris, La Découverte, 2004, p. 41 : « C'est un processus continu de coopération et d'accommodement entre des intérêts divers et conflictuels. » Certaines définitions laissent transparaître la circonspection de l'auteur : CORNU G., *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, coll. «Dicos Poche», 2007, pp. 435-436 : « Terme de prestige aujourd'hui en faveur [...] véhiculant un concept anglo-saxon, actuellement étranger au droit positif français, mais qui, interférant avec les notions de pouvoir dans l'État et au sein de l'entreprise, nourrit une réflexion en vogue sur une certaine façon de prendre les décisions et d'harmoniser les intérêts, moyennant un renforcement de la concertation et de la négociation entre partenaires sociaux et, pour le bien commun de la transparence et du contrôle. »

³²² MOCKLE D., « La gouvernance publique et le droit », *Les Cahiers de droit*, vol. 47, n° 1, 2006, pp. 89–165 ; KOLB R., « Mondialisation et droit international », *Relations internationales*, n° 123, 2005, pp. 69–86.

109 L'OMI s'est transformée en organisme expert en son domaine mais également en un lieu de rencontre des différentes nations intéressées par le monde maritime, au sein duquel les choix sont facilités et le droit élaboré. Afin de conserver ce rôle, elle doit poursuivre le mouvement réformateur qu'elle a entrepris avec succès ; en intégrant dans son processus de gouvernance d'autres acteurs que les acteurs institutionnels.

Bien qu'en tant qu'unique organisation exclusivement dédiée aux questions maritimes, l'OMI soit considérée comme « l'organisation compétente en matière de navigation maritime »³²³, les problématiques intéressant l'OMI concernent également d'autres institutions de l'ONU³²⁴ avec lesquelles elle collabore régulièrement³²⁵ dans un souci d'efficacité et afin de limiter la fragmentation du droit³²⁶.

110 Comme l'article 67³²⁷ de sa convention l'y autorise, l'OMI peut également collaborer avec des ONG³²⁸, ce qu'elle a fait dès 1961³²⁹. À la fin de l'année 2011 et à la suite de la

³²³ OMI, *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*, Londres, OMI, 2008, p. 7 : "the expression "competent international organization", when used in the singular in UNCLOS, applies exclusively to IMO, bearing in mind the global mandate of the Organization as a specialized agency within the United Nations system established by the Convention on the International Maritime Organization (the "IMO Convention"). The IMO Convention was adopted by the United Nations Maritime Conference in Geneva on 6 March 1948."

Traduction libre :

« l'expression 'organisation internationale compétente' lorsqu'elle est utilisée au singulier s'applique exclusivement à l'OMI, compte tenu du mandat général qui lui incombe, en sa qualité d'institution spécialisée du système des Nations Unies mise en place par la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (la convention portant création de l'OMI). La Convention OMI a été adoptée par la Conférence maritime des Nations Unies de Genève le 6 mars 1948. »

³²⁴ CNUCED, FAO, OIT, OMM, COI... Sur les relations entre l'OMI et la CNUCED et leurs compétences concurrentes : BOUALIA B., *La CNUCED et le nouvel ordre économique international*, Alger, En.A.P., 1987, pp. 450 et suiv. Un document commun mis en relief les rôles de chacune de ces institutions et leur complémentarité : I.M.C.O., Doc. A IV/20/Add.2 ; TD/B/C. 4/3, Add. 1.

³²⁵ MATHIEU J.-L., *Les institutions spécialisées des Nations Unies*, Paris, Éditions Masson, 1977, p. 156 ; LEWIN A., « La coordination au sein des Nations Unies : mission impossible? », *AFDI*, vol. 29, 1983, pp. 9–22.

³²⁶ Nations Unies, « Fragmentation du droit international : difficultés découlant de la diversification et de l'expansion du droit international », *Annuaire de La Commission du Droit International*, 2002, vol. 2, 2009, pp. 102–104 ; DUPUY P.-M., « L'Unité de l'ordre juridique international: cours général de droit international public », *R.C.A.D.I.*, 2002, vol. 297.

³²⁷ Article 67 : « L'Organisation peut faire tous arrangements utiles en vue de conférer et de collaborer avec les organisations internationales non gouvernementales sur toutes les questions qui relèvent de sa compétence. »

³²⁸ RYFMAN P., « Organisations internationales et organisations non gouvernementales : partenaires, concurrentes ou adversaires? » in *La crise des organisations internationales*, *Cahiers français*, n° 302, 2001, p. 18-29.

vingt-septième session de l'Assemblée³³⁰, soixante-dix-huit ONG se sont vues accorder le statut de membre observateur³³¹. L'*ECOSOC*³³² définit les ONG comme étant « les organisations internationales qui n'ont pas été créées par voie d'accords intergouvernementaux, y compris les organisations qui acceptent des membres désignés par

³²⁹ OMCI, *Résolution A.31(II) : Adoption des règles d'admission au statut consultatif des organisations non gouvernementales.*

³³⁰ OMI, *Résolution A.1059(27) : Relations avec les organisations non gouvernementales.*

³³¹ Ces soixante-dix-huit ONG sont : Advisory Committee on Protection of the Sea (ACOPS), Bureau International des Containers et du Transport Intermodal (BIC), BIMCO, The European Federation of Insurance Intermediaries (BIPAR), European Chemical Industry Council (CEFIC), Community of European Shipyards' Associations (CESA), Comité International Radio-Maritime (CIRM), Cruise Lines International Association (CLIA), Comité Maritime International (CMI), Clean Shipping Coalition (CSC), Dangerous Goods Advisory Council (DGAC), The European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT), Friends of the Earth International (FOEI), The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA), Global Maritime Education and Training Association (GlobalMET), Greenpeace International, International Association of Airport and Seaport Police (IAASP), International Association of Classification Societies (IACS), International Association of Drilling Contractors (IADC), International Association of Institutes of Navigation (IAIN), International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), International Association of Maritime Universities (IAMU), International Association of Ports and Harbors (IAPH), International Bunker Industry Association (IBIA), International Bulk Terminals Association (IBTA), International Chamber of Commerce (ICC), ICHCA International Limited (ICHCA), International Christian Maritime Association (ICMA), International Christian Maritime Association (ICMA), International Chamber of Shipping (ICS), International Electrotechnical Commission (IEC), International Fund for Animal Welfare (IFAW), International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA), International Harbour Masters' Association (IHMA), Institute of International Container Lessors (IICL), Iberoamerican Institute of Maritime Law (IIDM), International Iron Metallics Association (IIMA), International Life-saving Appliance Manufacturers' Association (ILAMA), The Institute of Marine Engineering, Science and Technology (IMarEST), International Marine Contractors Association (IMCA), International Maritime Health Association (IMHA), International Maritime Lecturers Association (IMLA), International Maritime Pilots' Association (IMPA), International Maritime Rescue Federation (IMRF), International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO), INTERFERRY, International Ship Managers' Association (InterManager), International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), International Ocean Institute (IOI), International Petroleum Industry Environmental Conservation Association (IPIECA), International Paint and Printing Ink Council (IPPIC), International Parcel Tankers Association (IPTA), International Road Transport Union (IRU), International Sailing Federation (ISAF), International Spill Control Organization (ISCO), International Shipping Federation (ISF), International Organization for Standardization (ISO), International Shippers & Services Association (ISSA), International Salvage Union (ISU), International Transport Workers' Federation (ITF), The International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), International Towing Tank Conference (ITTC), International Union for Conservation of Nature (IUCN), International Union of Marine Insurance (IUMI), International Vessel Operators Dangerous Goods Association, Inc. (IVODGA), NACE International, The Nautical Institute (NI), Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), International Association of Oil and Gas Producers (OGP), International Group of Protection and Indemnity Associations (P & I Clubs), Pacific Environment, PIANC, the World Association for Waterborne Transport Infrastructure (PIANC), The Royal Institution of Naval Architects (RINA), Society of International Gas Tanker and Terminal Operators Limited (SIGTTO), Superyacht Builders Association (SYBAss), World Nuclear Transport Institute (WNTI), World Shipping Council (WSC), World Wide Fund For Nature (WWF).

³³² L'*ECOSOC* est un des six organes des Nations Unies et a un rôle consultatif concernant les questions de coopération économique et sociale internationale. Il est responsable de plus de 70 % des ressources humaines et financières de l'ensemble du système des Nations Unies. [en ligne] <<http://www.un.org/fr/ecosoc/about/index.shtml>>, consulté le 22 septembre 2013.

les autorités gouvernementales, à condition que les membres appartenant à cette catégorie n'entravent pas la liberté d'expression desdites organisations. »³³³

Les ONG ont un statut d'observateur dont les fonctions sont régies par dix règles³³⁴ qui définissent leurs fonctions. La première d'entre elles prévoit l'accord de l'Assemblée pour octroyer ce statut à une ONG qui en ferait la demande.

La règle deux stipule que le rôle des ONG est de contribuer aux travaux de l'OMI³³⁵. Celles-ci doivent respecter les obligations énoncées à la règle 4³³⁶, mais bénéficient des privilèges définis par la règle 6³³⁷. La participation des ONG aux travaux de l'OMI permet à

³³³ OMCI, *Résolution 1296 (XLIV) du Conseil économique et social concernant les dispositions relatives aux consultations avec les organisations non gouvernementales*, paragraphe 7.

³³⁴ OMCI, *Résolution A.31(II) : Adoption des règles d'admission au statut consultatif des organisations non gouvernementales*, *op. cit.*, *supra* notre note 329.

³³⁵ Règle 2 : "(a) to enable the International Maritime Organization to obtain information or expert advice from non-governmental international organizations with special knowledge in a particular sector of the Organization's activities; and (b) to enable such non-governmental international organizations representing large groups whose activities have an important and direct bearing on the work of the International Maritime Organization, to express their points of view to the Organization."

Traduction libre :

« (a) permettre à l'Organisation de se procurer des renseignements ou conseils d'experts auprès de l'organisation internationale non gouvernementale spécialement versée dans un des secteurs particuliers d'activité de l'Organisation ; et (b) de permettre à ces organisations internationales non gouvernementales, qui représentent des groupes importants dont l'activité est en rapport direct et marquant avec celle de l'Organisation, d'exprimer leur point de vue. »

³³⁶ Règle 4 : "Consultative status may not be granted to a non-governmental international organization unless it undertakes to support the activities of the International Maritime Organization and to promote the dissemination of its principles and work, bearing in mind the objectives and functions of the International Maritime Organization on the one hand, and the competence and activities of the non-governmental international organization on the other."

Traduction libre :

« Peut seule être admise au bénéfice du statut consultatif, l'organisation internationale non gouvernementale qui s'engage à seconder l'activité de l'Organisation maritime internationale et à favoriser la diffusion de ses principes et de ses travaux, conformément aux objectifs et aux fonctions de l'Organisation et selon la nature et l'étendue de sa propre compétence et de son activité. »

³³⁷ Règle 6 : "The granting of consultative status to a non-governmental international organization shall confer the following privileges on that organization:

- (a) The right to receive the provisional agenda for sessions of the Assembly, the Council, the Maritime Safety Committee, the Legal Committee, Marine Environment Protection Committee, the Technical Co-operation Committee and other organs of the International Maritime Organization;
- (b) the right to submit written statements on items of the agenda of the Assembly, the Council, the Maritime Safety Committee, the Legal Committee, the Marine Environment Protection Committee, the Technical Co-operation Committee and other organs of the International Maritime Organization which are of interest to the non-governmental international organizations concerned after appropriate consultations with the Secretary-General, provided that such submission does not impede

cette dernière de bénéficier de points de vue différents de ceux communément exprimés en son sein par les États membres. En outre, et même s'il est prudent de ne pas idéaliser, « la

the smooth functioning of the International Maritime Organization or the organ involved. The non-governmental international organizations concerned shall give due consideration to any comment which the Secretary-General may make in the course of such consultations before transmitting the statement in final form;

- (c) the right to be represented by an observer at plenary meetings of the Assembly and, on the invitation of the Secretary-General, at those meetings during sessions of the Council, the Maritime Safety Committee, the Legal Committee, the Marine Environment Protection Committee, the Technical Co-operation Committee and other organs of the International Maritime Organization at which matters of special interest to the non-governmental international organizations concerned are to be considered;
- (d) the right to receive the texts of resolutions adopted by the Assembly and, at the discretion of the Secretary-General, of recommendations made by the Council, the Maritime Safety Committee, the Legal Committee, the Marine Environment Protection Committee, the Technical Co-operation Committee or other organs of the International Maritime Organization on matters of special interest to the nongovernmental international organizations concerned and of the appropriate supporting documents.”

Traduction libre :

« Le statut consultatif confère à l'organisation internationale non gouvernementale qui en bénéficie les privilèges suivants :

- (a) Le droit de recevoir l'ordre du jour provisoire des sessions de l'Assemblée, du Conseil, du Comité de la sécurité maritime, du Comité juridique, du Comité de la protection du milieu marin, du Comité de la coopération technique et d'autres organes de l'Organisation maritime internationale ;
- (b) le droit de présenter des déclarations écrites sur les points de l'ordre du jour de l'Assemblée, du Conseil, du Comité de la sécurité maritime, du Comité juridique, du Comité de la protection du milieu marin, du Comité de la coopération technique et d'autres organes de l'Organisation maritime internationale qui intéressent l'organisation internationale non gouvernementale en question après consultations appropriées avec le secrétaire général, à condition que l'exercice de ce droit n'entrave pas le fonctionnement de l'Organisation maritime internationale ou de l'organe en cause. L'organisation internationale non gouvernementale intéressée prendra dûment en considération les commentaires que le Secrétaire général aura fait au cours des consultations avant de remettre le texte définitif de la déclaration ;
- (c) le droit de se faire représenter par un observateur aux séances plénières de l'Assemblée et, sur invitation du Secrétaire général, aux séances tenues au cours de sessions du Conseil, du Comité de la sécurité maritime, du Comité juridique, du Comité de la protection du milieu marin, du Comité de la coopération technique et d'autres organes de l'Organisation maritime internationale, où sont examinées des questions intéressant particulièrement l'organisation internationale non gouvernementale ;
- (d) le droit de recevoir communication des résolutions adoptées par l'Assemblée et, toute latitude étant laissée à cet égard au Secrétaire général, des recommandations émises par le Conseil, du Comité de la sécurité maritime, par le Comité juridique, par le Comité de la protection du milieu marin, par le Comité de la coopération technique ou par d'autres organes de l'Organisation maritime internationale qui intéressent l'organisation internationale non gouvernementale en question et des document appropriés relatifs à ces questions. »

compétence et le savoir-faire des ONG³³⁸ favorisent la démocratisation de la prise de décision au sein de l'OMI »³³⁹.

111 Dans la logique de gouvernance, la participation des organisations corporatives (BIMCO, IACS...) dans le processus d'élaboration des normes présente un double avantage. L'OMI ne possédant que des moyens limités³⁴⁰, la présence de professionnels de l'industrie maritime lui permet de rester au contact des difficultés rencontrées par ces derniers. En retour, la participation de ces professionnels à l'élaboration de décisions prises par l'Organisation favorise leur acceptation et leur assimilation par le monde maritime.

Parmi les ONG qui participent aux travaux de l'OMI, toutes ne sont pas issues du monde industriel ou n'ont pas pour mission de défendre l'environnement. Certaines, trois exactement, ont une mission juridique : le CMI, l'Association internationale du barreau (*International Bar Association*)³⁴¹ et l'Institut Ibérico-américain de droit maritime (*Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo*)³⁴². Qu'elles soient corporatives, « techniques, savantes ou humanitaire »³⁴³, les associations représentant la société civile trouvent ainsi leur place à l'OMI et lui sont d'une aide précieuse.

Si, par le passé, l'OMI a éprouvé des difficultés à s'affranchir de la tutelle des pays industrialisés, elle a su se réformer et faire siens des thèmes sociétaux de première importance comme la protection de l'environnement ou, dans un tout autre domaine, les conditions de vie des équipages à bord des navires.

112 Cependant, l'Organisation souffre encore de certaines faiblesses : une certaine lenteur dans ses prises de décision et son impossibilité à pouvoir adopter des conventions associées à

³³⁸ En particulier celles qui œuvrent pour la défense de l'environnement : IOVANE M., « La participation de la société civile à l'élaboration et à l'application du droit international de l'environnement », *RGDIP*, Tome CXII, 2008, pp. 465–517.

³³⁹ SYBESMA-KNOL R. G., *The Status of Observers in the United Nations*, Bruxelles, Vrije Universiteit Brussel, 1981, cité par BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, *op. cit.*, p. 122, *supra* notre note 240.

³⁴⁰ LEWIN A., « Le groupe de Genève et les budgets de la famille des Nations Unies : vingt années d'efforts pour aboutir à la croissance zéro », *AFDI*, 1984, pp. 637–648 ; OMI, « Résolution A.726 (17) : Répartition des dépenses entre les Etats membres et amendements au Règlement intérieur de l'Assemblée »

³⁴¹ [en ligne] <<http://www.ibanet.org>>, consulté le 22 septembre 2013.

³⁴² [en ligne] <<http://www.iidmaritimo.org>>, consulté le 22 septembre 2013.

³⁴³ LEFEBVRE-CHALAIN H., *La stratégie normative de l'Organisation Maritime (OMI)*, *op. cit.*, p. 121, *supra* notre note 273.

une absence de pouvoir coercitif. Elle ne peut qu'élaborer et recommander des projets de conventions ou d'accords³⁴⁴ ; elle n'a pas le pouvoir de les adopter ni même de les réviser. Il en va différemment dans le domaine aérien. Ainsi, certaines dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale (OACI)³⁴⁵, dite Convention de Chicago, autorisent l'Organisation de l'aviation civile internationale à adopter ou réviser des normes ou pratiques internationales³⁴⁶ sans avoir à convoquer des conférences diplomatiques. L'OMI ne peut, quant à elle, que proposer des amendements. Elle est donc moins souple et réactive que l'OACI. C'est pourquoi Françoise Odier se demande si « un tel cadre juridique, malgré les efforts qui sont maintenant faits par l'OMI [...] est [...] adapté vraiment à la construction d'un droit de la sécurité et de la défense de l'environnement »³⁴⁷.

Si les amendements à la Convention relative à l'OMI relèvent logiquement de la compétence des États membres, il est en revanche plus discutable et contre-productif qu'il en soit de même pour les amendements aux dispositions techniques entrant dans le champ de compétence de ceux-ci. Confier cette tâche à l'Organisation lui permettrait de s'affranchir des influences politiques qui existent en son sein. En effet, il se trouvera toujours des intérêts étatiques qui seront opposés à des réformes techniques, et ce, pour diverses raisons.

113 L'OMI renforcerait son action en accentuant sa collaboration avec d'autres institutions des Nations Unies : OIT, OMS... Une collaboration existe depuis fort longtemps, notamment avec l'OIT. Ainsi, c'est lors de la Conférence de Washington en 1919 que fut prise la décision

³⁴⁴ Article 3 (b) de la convention relative OMCI : « élaborer les projets de conventions, d'accords et d'autres instruments appropriés, les recommander au Gouvernements et aux organisations intergouvernementales et convoquer les conférences qu'elle pourra juger nécessaires ».

³⁴⁵ OACI, *Convention relative à l'aviation civile internationale*, Doc 7300, Chicago 7 décembre 1944.

³⁴⁶ Article 37 : « l'Organisation de l'aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants:

- a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;
- b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;
- c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne ;
- d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien ;
- e) navigabilité des astronefs ;
- f) immatriculation et identification des astronefs;
- g) collecte et échange de renseignements météorologiques ;
- h) livres de bord;
- i) cartes et plans aéronautiques;
- j) formalités de douane et d'immigration ;
- k) astronefs en détresse et enquêtes sur les accidents ».

³⁴⁷ *ODIER F.*, « Une nouvelle étape dans le développement de la sécurité maritime - Les leçons de l'Erika », *op. cit.*, p. 180 et suiv., *supra* notre note 298.

de créer une section maritime au sein du BIT. Un autre exemple de l'influence réciproque qui peut exister entre l'OMI et l'OIT peut être constaté dans l'examen de la convention du travail maritime³⁴⁸ qui s'inspire des conventions de l'OMI, SOLAS et STCW.

Enfin, si les conventions internationales « ne sont applicables qu'autant que les gouvernements les ont ratifiées et veulent bien les appliquer »³⁴⁹, il serait nécessaire de renforcer les prérogatives de l'OMI dans le contrôle de l'application des conventions dont elle est dépositaire. Elles pourraient s'étendre d'un simple pouvoir de contrôle à un pouvoir de sanction. Il ne semble pas, à ce jour, qu'une majorité d'États membres soient actuellement disposée à se reconnaître à l'organisation une telle faculté. Le blocage qui existe en la matière est dû à un libéralisme historique qui n'a pas habitué les États à ce type de pouvoir de la part d'une organisation internationale, du moins dans le domaine que nous étudions.

114 Le plan stratégique de l'OMI pour la période 2012-2017³⁵⁰ a défini trois axes de développement de son action qui sont l'amélioration du statut et de l'efficacité de l'Organisation, le développement et le maintien d'un cadre global pour des expéditions sûres, efficaces et écologiques et l'inculcation d'une culture de la qualité et une conscience environnementale au sein de la communauté maritime. Outre la question environnementale, qui était déjà présente dans le précédent plan stratégique³⁵¹, la question de l'efficacité est rappelée dans ce nouveau plan. Cette question sera récurrente tant que l'OMI n'aura pas renforcé sa capacité à faire appliquer les normes dont elle a la « garde ».

³⁴⁸ Organisation internationale de travail, *Convention du travail maritime*, 23 février 2006.

³⁴⁹ ODIER F., « Une nouvelle étape dans le développement de la sécurité maritime - Les leçons de l'Erika », *op. cit.*, *supra* notre note 298.

³⁵⁰ OMI, *Résolution A.1037(27) : Plan stratégique de l'Organisation (pour la période 2012-2017)*, pp. 3 et suiv.

³⁵¹ OMI, *Résolution A.1011(26) : Plan stratégique de l'Organisation (pour la période 2010-2015)*.

CHAPITRE 2 LES ASPECTS CONTEMPORAINS

115 L'internationalisation de la sécurité maritime et la diversité des normes et de leurs sources³⁵² ont rationalisé la gestion des risques du transport maritime, de l'élaboration des navires aux règles de chargement des navires. Le bilan globalement positif de la sécurité maritime, dressé à la fin des années 2000³⁵³, a été confirmé par une chute des pertes totales de 1996 à 2012. Ainsi, les pertes totales représentaient 0,4% de la flotte mondiale, tous navires confondus, contre approximativement 0,15% en janvier 2013³⁵⁴. En 1996, ce pourcentage était d'environ 0,3% en ce qui concerne les pétroliers, contre 0,05% début 2013³⁵⁵.

116 Les principales causes d'évènement de mer sont identiques à celles rencontrées à travers l'histoire du transport maritime : la défaillance humaine et la défaillance technique. Malgré sa connaissance accrue du monde maritime, l'homme reste la principale source de risques. L'étude de l'accidentologie maritime met en lumière l'omniprésence des facteurs humains (Section 1) ; même si la notion de facteurs humains dépasse le champ d'action de l'opérateur, du marin pour englober celle d'organisation. En outre, si les facteurs techniques sont également sources de risques, leur évolution et leur diversité (Section 2), à travers les âges et notamment de façon spectaculaire au XXème siècle³⁵⁶, ont rendu leur appréhension plus complexe encore³⁵⁷.

³⁵² BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p. 37, *supra* notre note 240.

³⁵³ *Ibid.*, p. 619 et suiv.

³⁵⁴ GRAHAM P., « Casualty and World Fleet Statistics as at 01.01.2013 », IUMI Conference, Amsterdam, 2013.

³⁵⁵ *Ibid.*

³⁵⁶ EYRES D. J., BRUCE G. J., *Ship Construction*, 7^{ème} éd., Butterworth-Heinemann, 2012.

³⁵⁷ YUN L., BLIAULT A., *High Performance Marine Vessels*, New-York, Springer-Verlag New York Inc., 2012.

Section 1 L'omniprésence des facteurs humains

117 Le nombre de pertes totales de navires de commerce ne cesse de diminuer depuis le milieu des années quatre-vingts. Selon l'Union internationale de l'assurance maritime (IUMI), le nombre total de pertes des navires d'une jauge brute de plus de cinq cents UMS³⁵⁸, était de deux cent vingt-cinq en 1984 (plus de 0,4% de la flotte mondiale) ; il n'était que de soixante-quinze en 2008 (moins de 0,2% de la flotte mondiale) et avait encore diminué en 2009³⁵⁹.

En revanche, de 1994 à 2008, le nombre de pertes, caractérisées de « lourdes », a augmenté. Elles sont passées d'un peu plus de cinq cents en 1994 à près de huit cents en 2008. Parmi les causes de ces sinistres, deux ont vu leur fréquence augmenter ; l'échouement et l'abordage ou collision³⁶⁰. 91% des abordages avaient pour origine, en 1997, une erreur humaine dans la conduite du navire³⁶¹, erreur humaine qui, en 1900, était en cause dans 58% des sinistres toutes natures confondues³⁶². Les défaillances techniques ne peuvent donc être incriminées.

118 C'est donc vers l'homme qu'il faut se tourner si l'on veut rechercher les moyens de réduire le nombre de sinistres ou, pour le moins, d'en atténuer les conséquences. Les progrès de l'ergonomie, discipline qui tente d'adapter les conditions de travail à la morphologie

³⁵⁸ UMS : *Universal Measurement System*. La Convention Internationale de Londres sur le calcul des tonnages de navires, du 23 janvier 1969, dite Convention de Londres, définit la jauge brute à partir du volume des espaces clos du navire. Elle remplace la Convention d'Oslo du 10 octobre 1947. DAMIEN M.-M., *Dictionnaire du transport et de la logistique*, 3^e éd., Dunod, coll. «Gestion industrielle», 2010, p.481.

³⁵⁹ IUMI, IUMI, *Hull casualty statistics*, Zurich, 2009, [en ligne] <http://mediasuite.svv.ch/mediaserver/api/getMediadata.cfm?media_id=3328&mandator=fw40_mandator_0235>, consulté le 4 décembre 2010.

³⁶⁰ L'abordage est le heurt entre deux navires ou un navire et un bateau de navigation intérieure. La présence d'un navire est une condition nécessaire mais suffisante pour qu'il y ait abordage. Les abordages sont soumis à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage de Bruxelles du 23 septembre 1910 et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage de Bruxelles du 10 mai 1952. La collision est le heurt entre en deux choses et est soumise au droit commun de la responsabilité civile.

³⁶¹ 69% des abordages sont dus à une erreur de l'Officier de passerelle ; 14% sont dus à une erreur du pilote ; 8% sont dus à une erreur de l'équipage. UK P&I Club, *Analysis of major claims. Ten-years trends in maritime risk.*, Londres, 1997, [en ligne] [http://www.ukpandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/AMC1997/\\$FILE/AMC1997.pdf](http://www.ukpandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/AMC1997/$FILE/AMC1997.pdf)>, consulté le 4 décembre 2010.

³⁶² [en ligne] <http://www.ukpandi.com/ukpandi/infopool.nsf/HTML/LP_Init_HElement>, consulté le 4 décembre 2010.

humaine, se sont généralisés dans les années soixante, au cours de l'ère du concept « *human engineering*³⁶³ ». La principale amélioration notable, la modification des passerelles, n'intervenant qu'à partir des années soixante-dix.

Malgré les avancées technologiques, l'homme, « celui qu'on fait remonter sur le ring, comme le seul champion capable par ses qualités multiples d'affronter la complexité »³⁶⁴, ne semble toujours pas à même d'assurer pleinement sa sécurité et celle des intérêts qu'il représente. Dans la typologie des risques liés au facteur humain, il est possible de les regrouper en deux grandes familles selon qu'ils sont gérés à terre par la compagnie (Sous-section 1) ou en mer (Sous-section 2).

³⁶³ LEPLAT J., « Travaux récents de "technologie humaine" (human engineering) », *L'année psychologique*, vol. 53, n°2, 1953, pp. 517–537.

³⁶⁴ SERIEYX H., *Le zéro mépris. Le mépris coûte encore plus cher aujourd'hui.*, Paris, Dunod, 1999.

Sous-section 1 La gestion des risques à terre

119 Lorsqu'un navire sombre causant une marée noire, les médias, plus soucieux du sensationnel et de la polémique que de l'analyse et de l'explication³⁶⁵, s'orientent en priorité vers les hypothèses d'un capitaine négligent ou d'un navire à la structure défaillante car exploité mais non entretenu par un affréteur peu scrupuleux³⁶⁶. Ainsi que nous le verrons ultérieurement, ces cas de figure existent et sont à l'origine de nombreuses catastrophes.

120 L'influence du facteur humain dans les catastrophes maritimes³⁶⁷ ne se cantonne pas au navire et à sa passerelle ; elle peut s'étendre à la terre et la compagnie maritime. L'organisation de celle-ci, son mode de fonctionnement ainsi que l'élaboration de ses processus peuvent être à la source des risques. Le naufrage du HERALD OF FREE ENTREPRISE (B) illustre parfaitement les conséquences d'une gestion défaillante de la sécurité d'une compagnie maritime. Mais avant d'analyser les raisons qui ont mené à un tel évènement, il est nécessaire de se pencher sur la notion de facteur humain (A), autant sur ses aspects généraux que sur ceux plus maritimes.

³⁶⁵ BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p. 625, *supra* notre note 240.

³⁶⁶ BUCHET C., *Les voyous de la mer*, Paris, Ramsay, 2003.

³⁶⁷ LUMBERS K., « The Human Contribution to Marine Casualties - trends observations and solutions », IUMI Conference Amsterdam, 2013.

A) Le facteur humain

121 L'évocation des catastrophes de Seveso³⁶⁸, Tenerife³⁶⁹, Bhopal³⁷⁰, Tchernobyl³⁷¹, AZF³⁷² ou de la navette Columbia³⁷³ soulève immanquablement la question du rôle de la faute humaine dans la survenance de ces événements. Derrière les défaillances techniques, il est tentant de ne voir qu'un manque de vigilance ou d'attention, une application incorrecte de règles ou de procédures. Cette tentation a conduit dans les années cinquante à la recherche de la solution du « tout automatique » avec des équipes constituées d'opérateurs en nombre limité mais fortement assistés.

122 Ce phénomène repose sur une idée reçue et une vision superficielle, si ce n'est simpliste, du facteur humain.

³⁶⁸ Le 10 juillet 1976, une fuite de dioxine s'est produite dans l'usine chimique Icmesa implantée dans la région de la Lombardie, en Italie, et a touché quatre communes dont Seveso. 193 personnes furent atteintes de chloracné (trouble de la peau semblable à l'acné dû au chlore) mais aucune ne décéda. L'accident a eut en revanche de lourdes conséquences sur l'environnement. 3 300 animaux domestiques sont morts intoxiqués, tandis qu'il a fallu en abattre 70 000. En outre, il a fallu exécuter de lourds travaux pour décontaminer les terres agricoles. Cet événement a été à l'origine des directives SEVESO I, II et III. Pour de plus amples développements : POZZO B. (ss dir.), *The Implementation of the Seveso Directives in an Enlarged Europe: A Look Into the Past and a Challenge for the Future*, Alphen-sur-Rhin, Kluwer Law International, coll. «Law and Police Series», 2009.

³⁶⁹ Le 27 mars 1977, deux Boeing 747 sont entrés en collision sur l'aéroport de Los Rodeos à Tenerife, aux Canaries. Cette catastrophe, qui a causé la mort de 583 personnes, a donné lieu à la mise en place des procédures de « cockpit management ». Pour de plus amples détails sur les causes de la catastrophe : [en ligne] <<http://www.panamair.org/accidents/victor.htm>>, consulté le 11 octobre 2013.

³⁷⁰ Dans la nuit du 3 décembre 1984, l'usine d'une filiale de la compagnie américaine Union Carbide Corporation, fabricant d'insecticides, explosa partiellement à Bhopal en Inde, relâchant 40 tonnes d'isocyanate de méthyle dans l'atmosphère. Les conditions dans lesquelles les enquêtes ont dû être menées n'ont pas permis de déterminer précisément le nombre de victimes. Il y aurait eu entre 10 000 et 20 000 décès et 300 000 malades. Les dommages environnementaux les plus durables concernent la pollution des nappes phréatiques. Pour de plus détails sur les suites données à cette catastrophe : SHRIVASTAVA P., *Bhopal, anatomy of a crisis*, Cambridge, Ballinger Publishing Co., 1987 ; BAXI U., PAUL T., *Mass Disasters and Multinational Liability: The Bhopal Case*, Mumbai, N. M. Tripathi Private, 1986.

³⁷¹ Dans la nuit du 26 avril 1986, le réacteur de la centrale nucléaire de Tchernobyl en Ukraine explosa, relâchant des vapeurs radioactives équivalant à quatre cent fois la bombe d'Hiroshima. Cette explosion aurait fait entre 25 000 et 125 000 morts et plus de 200 000 invalides : GRALL Y., LEROUGE B., *Tchernobyl, un nuage passe... : les faits et les controverses*, Paris, L'Harmattan, coll. «Questions contemporaines», 2009.

³⁷² Le 21 septembre 2001 au matin, une explosion s'est produite dans l'usine AZF de Toulouse, appartenant à la société Grande Paroisse du groupe TotalFinaElf. L'explosion a causé 31 décès, plus de 3 500 blessés et la destruction de 27 000 structures immobilières. Malgré une longue enquête, la cause exacte de cette catastrophe n'a pu être déterminée. Pour une étude de cet événement : DE TERSSAC G., MIGNARD J., *Les paradoxes de la sécurité : le cas d'AZF*, Paris, PUF, coll. «Le travail humain», 2011.

³⁷³ Le 1^{er} février 2003, la navette spatiale américaine Columbia explosa lors de sa rentrée dans l'atmosphère. Cette catastrophe mit fin au programme américain de navettes spatiales.

L'idée reçue concerne le caractère inéluctable de l'erreur humaine. Celle-ci peut résulter de multiples faits (manque de vigilance, de compétence³⁷⁴, environnement et outils de travail inadéquats...) qui ont conduit l'opérateur à commettre un acte malencontreux ou à ne pas exécuter une règle prescrite par les procédures. L'erreur est humaine et par conséquent inéluctable. Ce raisonnement conduit l'opérateur à s'exonérer de toute responsabilité et l'encadrement à adopter une posture fataliste devant un fait sur lequel il n'a aucune prise.

Or, si le facteur humain est complexe³⁷⁵ et ne répond pas aux critères des sciences de l'ingénieur, les « sciences dures »³⁷⁶, cela ne peut justifier l'inaction. Le retour d'expérience³⁷⁷, les actions correctives³⁷⁸, l'analyse des facteurs contextuels, des défaillances et la sensibilisation des acteurs³⁷⁹, la mise en cause de la responsabilité de ceux-ci dans une optique autre que juridique, sont autant de leviers d'action permettant de rendre visibles les erreurs commises et de les corriger³⁸⁰.

La vision superficielle du facteur humain consiste à voir dans l'opérateur la cause principale des accidents³⁸¹. Se contenter de cette seule explication revient à oublier qu'il évolue dans un système aux multiples variables rendant impossible l'élaboration d'une procédure prenant en compte tous les événements envisageables et leurs combinaisons

³⁷⁴ LE BOTERF G., *De la compétence. Essai sur un attracteur étrange*, Paris, Éditions d'Organisation, 1994.

³⁷⁵ MAZAU M., « L'homme, agent de fiabilité faillible », *Performances Humaines et Techniques*, n° 66, 1993, pp. 24-29.

³⁷⁶ BALIBAR F., DURING E. (ss dir.), « Sciences dures? », *Critique*, n° 661-662, 2002.

³⁷⁷ VAN WASSENHOVE W., GARBOLINO E., *Retour d'expérience et prévention des risques. Principes et méthodes*, Paris, Lavoisier, coll. «Sciences du risques et du danger, Série Notes de synthèse et de recherche», 2008 ; RENAUD J. et al., *Retour et capitalisation d'expérience*, Paris, AFNOR, coll. «Outils et démarches», 2008

³⁷⁸ ROUX-DUFORT C., *La gestion de crise : un enjeu stratégique pour les organisations*, Bruxelles, De Boeck Supérieur, coll. «Management», 2000, pp. 97 et suiv.

³⁷⁹ GAUTIER M.-A., *La protection de l'environnement sur les plates-formes industrielles. Un défi pour le droit de l'environnement*, Paris, L'Harmattan, coll. «Logiques juridiques», 2010, p. 344.

³⁸⁰ PLOT E., *Quelle organisation pour la maîtrise des risques industriels majeurs? Mécanismes cognitifs et comportements humains*, Paris, L'Harmattan, coll. «Logiques sociales», 2007.

³⁸¹ AMALBERTI R., *La conduite des systèmes à risques*, 2^{ème} éd., PUF, coll. «Le Travail Humain», 2001, pp. 33 et suiv. : « [...] les erreurs humaines sont jugées inéluctables, même si elles peuvent partiellement être prévisibles. Elles sont, comme le dit, Reason, le 'prix à payer' à l'intelligence humaine. Fort logiquement, les solutions qui espéraient supprimer les erreurs sont donc en perte de vitesse : automatisation outrancière, procéduralisation extrême des métiers de conduite, surveillance externe, et même certaines logiques de formation recherchant l'absence d'erreur chez l'élève comme résultat idéal. Il faut au contraire trouver les moyens d'accepter toutes les erreurs en cherchant à en diminuer les conséquences. »

possibles. Des ajustements sont donc nécessaires au quotidien afin de ne pas être amené à arrêter systématiquement les opérations³⁸² et mettre en péril le système.

En outre, parler de facteur humain revient à analyser *a posteriori* des dysfonctionnements en oubliant que le temps de l'enquête n'est pas celui de l'accident. L'enquêteur dispose de temps, d'informations et du recul nécessaire à la compréhension des événements. Autant d'éléments et de ressources cognitives qui n'étaient pas à la connaissance de l'opérateur. Les facteurs humains reposent, donc, tout autant sur les organisations, les structures, que sur les opérateurs. Leur nécessaire interdépendance doit prendre en compte les spécificités de chacun d'entre eux.

123 La première spécificité des opérateurs provient de leurs modes de raisonnement. On peut en identifier trois familles, en plus du raisonnement analytique auquel on recourt rarement³⁸³.

Le premier est le raisonnement-action qui pousse, par exemple, un conducteur à freiner lorsqu'il se trouve face à un piéton. S'il agit ainsi, ce n'est pas parce que lui reviennent instantanément les dispositions de l'article 1382 C. civ. et de la loi du 5 juillet 1985³⁸⁴ et qu'il envisage que sa responsabilité civile soit engagée du fait du heurt d'un piéton avec son véhicule. Il réagit en fait à une situation préenregistrée dans sa mémoire, quelle que soit sa complexité. Ce type de raisonnement ne demande que très peu d'effort et s'apparente à un réflexe de type pavlovien.

Le second raisonnement est celui basé sur des règles. L'opérateur peut avoir à faire face à des situations qui n'ont pas été préenregistrées et auxquelles aucune séquence d'action n'est associée. Il devra alors faire appel à des règles qu'il aura apprises. A condition de ne pas être contradictoires, ces règles seront automatisées à force de répétition. Elles s'intégreront alors dans un schème et ne seront que peu consommatrices de ressources cognitives.

Le troisième type de raisonnement est basé sur des connaissances. Il fonctionne lorsque l'opérateur est en présence d'une situation pour laquelle aucune réponse n'a été intégrée ni aucune règle édictée. Si ce type de raisonnement est le plus souple et permet de

³⁸² DANIELLOU F., SIMARD M., BOISSIERES I., *Facteurs humains et organisationnels de la sécurité industrielle*, Toulouse, FonCSI, coll. «Les cahiers de la sécurité industrielle», 2010, p. 20.

³⁸³ BERTHOZ A., *La décision*, Paris, Odile Jacob, coll. «Sciences», 2003.

³⁸⁴ CHABAS F., « Commentaire de la loi du 5 juillet 1985, " tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation " », *JCP* 1985, I, 3205.

faire face à des cas imprévus et totalement nouveaux, il est également celui qui est le plus coûteux en termes de ressources cognitives et ne supporte pas par ailleurs la contrainte temporelle³⁸⁵.

124 En tout état de causes, quel que soit le type de raisonnement, l'opérateur peut être influencé par l'environnement ce qui va modifier le traitement des informations disponibles et entraîner, à terme, une erreur dans la prise de décision. Cette influence, qui aboutit à un raisonnement biaisé, peut prendre différentes formes³⁸⁶.

La plus courante est celle du biais d'ancrage³⁸⁷ qui repose sur la notion de première impression. Tout acteur a une perception initiale d'une situation. Toute information ultérieure sera analysée à l'aune de cette première impression. C'est à l'aune de celle-ci qu'il analysera les informations qu'il recevra ultérieurement. Viendront-elles à confirmer cette impression et l'acteur leur accordera son crédit, alors qu'il sera enclin inconsciemment à les sous-estimer dans le cas contraire.

Le deuxième biais est celui de catégorisation ou de cadrage³⁸⁸. Popularisé par l'expérience de François Le Poutier³⁸⁹, il repose sur le principe que l'on voit ce que l'on croit et que la façon dont une situation est présentée influence l'analyse et la perception que l'on peut en avoir.

³⁸⁵ SANNER M., *Modèles en conflit et stratégies cognitives : esquisse d'une psychologie de la raison*, Paris, De Boeck Supérieur, coll. «Perspectives en éducation», 1999.

³⁸⁶ ARCE R. et al., *Théorie et méthode de recherche en psychologie sociale*, Paris, L'Harmattan, 2010, p. 81.

³⁸⁷ KAHNEMAN D., TVERSKY A., « Prospect Theory: An Analysis of Decision under Risk », *Econometrica*, vol. 47, n° 2, 1979, pp. 263–291 ; GEYRES B., *Biais d'ancrage dans les décisions judiciaires : effet de l'expertise*, Éditions universitaires européennes EUE, 2011.

³⁸⁸ PÉTARD J.-P., *Psychologie sociale*, Éditions Bréal, coll. «Grand Amphi. Psychologie», 2007, p. 337.

³⁸⁹ En 1987 à Caen, François le Poutier, professeur de psychologie sociale, a présenté un film sans le son à deux groupes (A) et (B). Le film mettait en scène deux femmes qui discutaient. Il a été indiqué au groupe (A) que la femme de gauche était assistante sociale et celle de droite un cas social qui venait demander de l'aide. Le rôle des personnages était interverti dans la présentation faite au groupe B. Ensuite, les sujets ont eu pour tâche de cocher les traits qui leur semblaient le mieux correspondre à la personnalité des deux femmes. On a constaté que les sujets percevaient les deux femmes en fonction de l'étiquette qu'on leur avait attribuée : chacune d'elle a été considérée comme calme et professionnelle, ou bien agitée et inquiète selon l'étiquette qui lui avait été attribuée lors de la présentation faite devant les groupes. Les groupes (A) et (B) n'avaient pas vu le même film.

Le troisième ancrage à pouvoir illustrer les biais du raisonnement humain est l'attribution causale³⁹⁰. Lorsqu'un évènement survient, celui qui en recherche les causes privilégiera le plus souvent les causes internes, un opérateur par exemple, s'il ne se trouve pas lui-même impliqué. Il analysera alors ce dernier comme étant le maillon faible, occultant l'environnement et les circonstances de l'accident. En revanche, celui qui recherche les causes d'un évènement le concernant aura tendance à privilégier une cause interne si celui-ci lui est favorable et une cause externe s'il lui est défavorable.

Enfin, parmi les biais qui intéressent le rôle du facteur humain dans la gestion des risques, nous pouvons citer les effets de groupe. Les individus ont souvent tendance à adopter le point de vue dominant par recherche du consensus ou en raison de la pression de conformité³⁹¹ qu'ils subissent de la part du groupe auxquels ils appartiennent ; cela a pour effet de les amener à exercer une autocensure et à nier les avis contraires. Certaines entreprises se protègent des effets néfastes d'un tel phénomène en favorisant les opinions et les avis divergents et en encourageant les « avocats du diable »³⁹².

125 Les organisations possèdent également leurs spécificités³⁹³. Certaines fonctionnent selon une organisation fonctionnelle³⁹⁴, d'autres selon une organisation divisionnelle³⁹⁵ et

³⁹⁰ Les premières recherches en la matière furent réalisées par Fritz Heider en 1944. Il définit l'attribution comme étant « le processus par lequel l'homme appréhende la réalité et peut la prédire et la maîtriser. C'est la recherche par un individu des causes d'un événement, c'est-à-dire la recherche d'une structure permanente mais non directement observable qui sous-tend les effets, les manifestations directement perceptibles. », cité par BOURHIS R. Y., LEYENS J.-P., *Stéréotypes, discrimination et relations intergroupes*, Éditions Mardaga, coll. «Psychologie et sciences humaines», 1999, p. 101.

³⁹¹ LANGERDORFF F., *Individu, culture et société : sensibilisation aux sciences humaines*, Éditions Publibook Université, coll. «Sciences humaines et sociales», 2007, pp. 97 et suiv. : « Tout groupe, pour préserver son existence, sa structure et son organisation cherche à maintenir sa cohérence et sa cohésion interne. Pour cela il exerce une pression de conformité sur ses membres, sorte d'encouragement au rapprochement des individus, à l'adoption d'un esprit commun. [...] Le déviant ne se conforme pas aux standards du groupe. Il maintient son individualité, et suit des principes de conduite personnels. [...] La façon de traiter le déviant dépend des risques qu'il fait encourir au groupe ; s'il remet en question l'équilibre ou l'existence du groupe, il sera rejeté irrémédiablement. »

³⁹² Société psychanalytique de Paris, Association psychanalytique internationale, « Groupes », *Revue française de psychanalyse*, vol. 63, n° 3, 4, 1999, p. 913.

³⁹³ MINTZBERG H., *Structure et dynamique des organisations*, Éditions d'Organisation, coll. «Références», 1982.

³⁹⁴ JOHNSON G. et al, *Stratégique*, 9^{ème} éd., Paris, Pearson, 2011 p. 517 : « Une structure fonctionnelle répartit les responsabilités selon les fonctions essentielles à une organisation, telles que conception, production et commercialisation. »

³⁹⁵ *Ibid.*, p. 519 : « Une structure divisionnelle est composée de divisions par produits, clients ou zones géographiques. »

d'autres selon une organisation matricielle³⁹⁶. Chacune a une culture³⁹⁷ propre fondée sur des valeurs communes et une identité partagée³⁹⁸. Un écart important entre cette identité telle qu'elle est perçue par les acteurs et les critères définis par la structure, de graves tensions peuvent apparaître, constituant une première menace en matière de comportement.

Au sein d'une organisation, le manager a pour rôle de définir les règles formelles de fonctionnement de la structure et de procéder à des ajustements afin de les adapter et de les concilier avec les exigences de métier. S'il a un rôle d'orientation de l'action, il a également une fonction de retour d'expérience à destination de la direction. Or, certaines organisations favorisent le danger. Il en va ainsi de la valorisation de certaines logiques au détriment de la sécurité, de l'élaboration de processus sans l'implication des agents de terrain, d'une communication interne n'ayant aucun sens pour les opérateurs... Dans ces situations, la position du manager, à la jonction de flux ascendants et de flux descendants, peut générer des tensions et le pousser à imaginer des stratégies de protection. C'est ainsi, par exemple que dans l'hypothèse où un manager recevrait des flux contradictoires, il pourrait être tenté de ne pas faire remonter les informations du terrain vers la direction ou se trouver dans l'incapacité de le faire. S'en suivront des signes de tension : mécontentement généralisé, survenue d'accidents bénins, multiplication des arrêts-maladie, demandes de mutation, démissions...³⁹⁹

126 En dépit des biais inhérents au raisonnement humain et des difficultés liées aux modes de fonctionnement des organisations, des facteurs favorables à la sécurité peuvent être identifiés et des parades mises en œuvre.

Les facteurs favorables à la sécurité sont issus des organisations à haute fiabilité (OHF) dont nous parlerons ultérieurement. Il est possible d'énumérer succinctement les

³⁹⁶ *Ibid.*, p. 521 « Une structure matricielle résulte du croisement de divisions produits et de divisions géographiques ou d'une structure fonctionnelle avec une division divisionnelle. » ; ZÜGER R.-M., *Organisation – Notions de base en matière de gestion*, Zürich, Compendio Bildungsmedien AG, 2005, p. 54 : « Au sein d'une organisation matricielle, les collaborateurs reçoivent les directives de plusieurs responsables hiérarchiques. On parle aussi d'organisation multidirectionnelle car la création de poste est effectuée en fonction de deux critères ou plus. »

³⁹⁷ UNESCO, Préambule de la Déclaration universelle sur la diversité culturelle, 2001 : « La culture doit être considérée comme l'ensemble des traits distinctifs spirituels et matériels, intellectuels et affectifs qui caractérisent une société ou un groupe social ; elle englobe, outre les arts et les lettres, les modes de vie, les façons de vivre ensemble, les systèmes de valeurs, les traditions et les croyances. »

³⁹⁸ CROZIER M., FRIEDBERG E., *L'acteur et le système*, Paris, Seuil, 1977, pp. 197-198 : « Le phénomène organisationnel apparaît [...] comme un construit politique et culturel. »

³⁹⁹ REASON J., *Managing the Risks of Organizational Accidents*, Éditions Ashgate, 1997.

raisons de leur fiabilité. En tout premier lieu, les OHF sont flexibles. Elles savent fonctionner en mode centralisé quand cela est nécessaire (gestion préfectorale en cas de déclenchement du plan ORSEC⁴⁰⁰) ou en mode décentralisé quand les conditions de la centralisation ne sont plus réunies (absence de télécommunications suite à une tempête ou des inondations). Ensuite, les OHF ont en commun de posséder une très forte culture de la sécurité, partagée par tous ses acteurs. Cela n'est possible que si un référentiel commun est défini, accompagné de pratiques partagées et si l'encadrement veille sur le terrain au maintien de la cohésion⁴⁰¹. Conscientes de leur complexité, les OHF savent pertinemment que l'éventualité d'un échec ne peut jamais être écartée ; elles se remettent, donc, en permanence en question et sont en mouvement perpétuel.

127 La recherche de parades pouvant être mises en œuvre a inspiré de nombreuses théories⁴⁰² dont l'une des plus convaincantes est celle développée par James Reason⁴⁰³. Professeur de psychologie à l'université de Manchester, ce dernier a voulu étudier les raisons des accidents, démontrer leur complexité et tenter d'y parer. Il analyse la survenance d'un accident comme étant constitué de différentes étapes sur lesquelles il est possible d'agir. Ces étapes sont représentées par cinq plaques.

La première en allant de l'amont vers l'aval, représente les décisions prises par les décideurs. Or, Reason estime que ces derniers sont faillibles et donc susceptibles de prendre de mauvaises décisions potentiellement génératrices d'erreurs. La deuxième plaque correspond au management opérationnel (formation, maintenance...) qui met en œuvre les choix de la direction. La troisième plaque regroupe ce qu'il nomme les conditions préalables, à savoir le stress, la fatigue, les méthodes de travail, etc. En somme, il s'agit des aspects psychologiques et technologiques. La quatrième plaque est celle des activités de production que Reason nomme les actes dangereux car ils sont directement responsables de l'accident.

⁴⁰⁰ Le plan ORSEC est un programme d'organisation départemental des secours déclenché par le préfet de département. Si la zone sinistrée couvre plusieurs départements, le plan devient zonal ; l'initiative en incombe au préfet de la zone de défense et de sécurité. Il existe également un plan ORSEC maritime déclenché par le préfet maritime compétent.

⁴⁰¹ HOPKINS A., *Safety, Culture and Risk: The Organisational Causes of Disasters*, 2^{ème} éd., McPherson's Printing Group CC, 2008.

⁴⁰² GUILLON B. (ss dir.), *Méthodes et thématiques pour la gestion des risques*, Paris, L'Harmattan, coll. «Recherches en gestion», 2008, pp. 330 et suiv.

⁴⁰³ REASON J., *Human Error*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990.

Enfin, la cinquième plaque représente les défenses, les protections mises en place pour éviter les erreurs ou en limiter les conséquences.

Or, les plaques que nous venons d'évoquer possèdent le double défaut d'être génératrices de l'erreur ou de laisser subsister une erreur générée en amont. Elles possèdent en revanche la qualité de pouvoir stopper les erreurs leur parvenant. Dans un souci didactique, le a été représenté sous forme de tranches de gruyère⁴⁰⁴ dont les trous laissent passer les erreurs ou, au contraire, les absorbent, l'objectif étant de faire en sorte d'empêcher qu'en s'alignant elles ne deviennent des risques potentiels d'accident.

Un exemple, donné par le BIT⁴⁰⁵, illustre la défaillance des différentes étapes d'un processus dans le secteur de la pêche⁴⁰⁶. Les règlements d'un pays donné n'exigent pas des nouveaux armateurs à la pêche de suivre une formation liée à la sécurité (décision). L'armateur en question n'exige pas non plus une telle formation de la part de son équipage (décision), ni même une formation sur le tas à bord (décision). En mer, un membre d'équipage chevronné ayant la responsabilité de certaines tâches sur le pont du navire tombe malade. Son remplaçant, moins expérimenté, n'a reçu que des instructions sommaires en ce qui concerne celles-ci (management opérationnel). L'équipage est fatigué (condition préalable) et les conditions de travail sont difficiles (condition préalable). Le nouveau s'approche trop du matériel du pont (acte dangereux) et, sous l'effet de la gêne, perd l'équilibre. Il tombe sur un cabestan dépourvu de dispositif de protection (défense, protection) et un de ses bras est sectionné. Cet exemple démontre qu'un accident ne peut être prévenu qu'en prenant en compte tous les niveaux de décision et d'action.

128 Le modèle de Reason est particulièrement pertinent mais il correspond à des scénarios déterminés qui peuvent être anticipés. Or, nombre d'accidents surviennent à la suite de combinaisons d'événements non prévues. La sécurité ne peut être correctement assurée que si ses deux aspects sont pris en compte : la sécurité réglée et la sécurité gérée⁴⁰⁷. La sécurité réglée a pour objectif d'éviter les défaillances prévisibles et de prévoir des réponses à des

⁴⁰⁴ C'est pour cela qu'il a été surnommé le *swiss cheese model* par les anglo-saxons.

⁴⁰⁵ OIT, *La sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche*, 1999, p. 37.

⁴⁰⁶ Un autre exemple, provenant d'un cas réel, est donné par Jean-Pierre Clostermann : CLOSTERMANN J. P., *La conduite du navire marchand. Facteurs humains dans une activité à risques.*, Rennes, INFOMER, coll. «Bibliothèque de l'Institut Français d'aide à la formation professionnelle maritime», 2010, pp. 207 et suiv.

⁴⁰⁷ MOREL G., AMALBERTI R., CHAUVIN C., « Articulating the Differences Between Safety and Resilience: The Decision-Making Process of Professional Sea-Fishing Skippers », *Human Factors*, vol. 50, n° 1, 2008, pp. 1–16.

scénarios. La sécurité gérée dépend de la capacité des acteurs à anticiper les situations inattendues. Cette capacité repose sur l'expertise des acteurs et le savoir-faire collectif de l'organisme. Ce sont la conjonction de ces deux types de sécurité et leur évolution conjointe qui permettent de transmettre une culture de la sécurité à la totalité des acteurs⁴⁰⁸.

129 La question des facteurs humains occupe une place prépondérante dans l'industrie des transports maritimes et aériens. Le *UK P&I Club* a estimé, que de 1987 à 1996, 58% des réclamations qu'il a reçues avaient pour origine une erreur humaine⁴⁰⁹. Pour sa part, après l'examen de deux cent soixante-treize événements de mer, le bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a constaté que 88% d'entre eux étaient principalement dus à une erreur humaine⁴¹⁰.

C'est au cours des années cinquante que l'on a entrepris de chercher à améliorer la sécurité des transports par une meilleure compréhension du facteur humain. Dans le secteur aéronautique, l'amélioration des instruments et des matériaux a permis de passer de soixante cas d'accidents par million de mouvements dans les années cinquante à moins de cinq en 2012⁴¹¹. Dans le secteur maritime⁴¹², la plus significative des études faites depuis 1950 a été celle menée par le département du commerce des États-Unis en 1976⁴¹³. Elle a identifié quatorze facteurs accidentogènes dont l'inattention, les fonctions mal définies du pilote et du capitaine, les mauvaises conditions physiques de l'équipage et sa fatigue excessive⁴¹⁴.

En 1996, le service d'information technique national des États-Unis (NTIS) a élaboré une base de données regroupant tous les documents et études concernant les facteurs

⁴⁰⁸ HOLLNAGEL E., *Barriers and Accident Prevention*, Aldershot, GB, Ashgate Publishing Limited, 2004.

⁴⁰⁹ UK P&I Club, *Analysis of major claims. Ten-years trends in maritime risk.*, op. cit., p. 21, supra notre note 361.

⁴¹⁰ BST Canada, *Étude de sécurité portant sur les rapports de travail entre les capitaines et les officier de quart, et les pilotes de navires*, 1992, [en ligne] <<http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/rapports-reports/marine/etudes-studies/ms9501/ms9501.asp>>, consulté le 28 octobre 2013.

⁴¹¹ Boeing, *Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents Worldwide Operations 1959 – 2012*, Seattle, 2013, [en ligne] <<http://www.boeing.com/news/techissues/pdf/statsum.pdf>>, consulté le 28 octobre 2013.

⁴¹² U.S. Department of Commerce, *Human Factors Problems Affecting Merchant Ship Navigation Safety: A Preliminary Investigation*, Stamford, Dunlap and Associates for Maritime Administration, 1959.

⁴¹³ Maritime Transportation Research Board, *Human Error in Merchant Marine Safety*, Washington D.C., National Academy of Sciences, 1976.

⁴¹⁴ *Ibid.*, pp. 7-14.

humains⁴¹⁵. Parmi ces études, on trouve celles du Département des transports britannique (DOT)⁴¹⁶, du Département des transports et des communications australien (DCT), des garde-côtes des États-Unis (USCG), du BST et d'organismes professionnels comme le *UK P&I Club* ou l'*Institute of Shipping Economics and Logistics*⁴¹⁷.

130 Grâce à ces différents travaux, l'OMI a pu définir l'erreur humaine comme étant une « entorse à une pratique acceptable ou souhaitable de la part d'une personne ou d'une groupe de personnes qui peut avoir des résultats inacceptables ou fâcheux »⁴¹⁸. Ces travaux ont également permis à l'OMI de classer les défaillances humaines en neuf catégories⁴¹⁹. L'USCG a donné une définition des facteurs humains, à savoir ceux qui interviennent dans l'« étude et analyse de la conception de l'équipement, de l'interaction entre l'équipement et l'opérateur et, plus particulièrement les procédures appliquées par l'équipage et la direction »⁴²⁰.

131 Le facteur humain est ainsi pris en compte par les acteurs du transport maritime depuis plus de cinquante ans. Cela est passé, notamment, par la mise en place de passerelles panoramiques et le recours à l'automatisation dans le but de limiter autant que possible l'intervention de l'homme qui représente la première difficulté dans le traitement de l'élément humain. La seconde réside dans le développement d'une démarche techno-centrée dans laquelle l'homme est appelé à s'adapter à la machine, doit suivre des consignes sans avoir la possibilité de s'en écarter et adopter des comportements sans lien avec sa culture⁴²¹.

Toute la difficulté est de parvenir à faire cohabiter équipage et machine afin qu'ils agissent en synergie. C'est à cette fin qu'a été créé, tout d'abord, le *Crew Resource*

⁴¹⁵ [en ligne] <<http://www.ntis.gov/>>, consulté le 28 octobre 2013.

⁴¹⁶ BRYANT D. T., *The Human Element in Shipping Casualties*, Londres, Department of Transport, Marine Directorate, H.M. Stationery Office, 1991.

⁴¹⁷ Cité par BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p. 358, supra notre note 240.

⁴¹⁸ OMI, MSC 67/12/3 : *Taxinomie relative à l'élément humain*, annexe 3.

⁴¹⁹ OMI, FSI 4/WP : *Rapport du groupe de travail sur les statistiques d'accident et les enquêtes sur les accidents*, annexe 1, paragraphe 4.

⁴²⁰ OMI, MSC 65/15/1 : *Rôle de l'élément humain dans les accidents maritimes*, annexe I, paragraphe 4, document présenté par les États-Unis, cité par BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p. 362, supra notre note 240.

⁴²¹ PARIÈS J., « Le point après dix ans de mise en œuvre des FH dans l'aviation civile », Colloque DGAC, 21 mars 2008 : « L'erreur n'est pas le fait de l'incompétence du pilote, mais des situations dans lesquelles on l'a piégé. »

*Management (CRM)*⁴²² dans l'aéronautique, puis le *Bridge Ressource Management (BRM)* autrement dit gestion des ressources à la passerelle dans l'industrie maritime⁴²³. La force du BRM réside dans le fait qu'il sait et a le pouvoir de décortiquer « le processus de traitement de l'information, la consommation de ressources mentales qui en résulte, le fonctionnement des mémoires, la représentation mentale guidée par le projet d'action, la compréhension de la situation et la gestion des ressources mentales, et en décrit les limites, les défaillances et les facteurs d'influence. »⁴²⁴ Cette notion a été intégrée dans la partie A de la version 2010 STCW⁴²⁵.

132 Il apparaît, donc, que la gestion du facteur ne saurait être abordée de façon manichéenne ou en ne se focalisant que sur l'opérateur pris individuellement. Comme dans toute gestion des risques, celle du risque humain doit être abordée de façon systémique. Du compartiment machines à la passerelle, chaque opérateur peut avoir parfois le sentiment d'agir en mono-opérateur⁴²⁶, mais il n'en est rien. Ses actions combinées à celles de ses collègues forment un tout qui doit être appréhendé en tant que tel.

Or, l'équipage d'un navire a cette particularité d'être très souvent multiculturel. Hormis la barrière de la langue, qui peut rendre très difficile la communication entre les équipiers⁴²⁷, il faut tenir compte du fait que leurs membres sont parfois imprégnés de cultures différentes. Celle de chacun d'entre nous influe sur notre perception de l'espace, du temps et sur notre façon de percevoir notre relations à l'autre⁴²⁸. Or toute culture est composée de

⁴²² KANKI B. G., HELMREICH L. G., ANCA J., *Crew Resource Management*, 2^{ème} éd., Academic Press, 2010.

⁴²³ RANDALL C. V., *Bridge Resource Management: Introduction and Training for Merchant Marine Crews*, Challeston, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2013.

⁴²⁴ CLOSTERMANN J.-P., « L'homme au cœur de la sécurité maritime. Gestion des ressources à la passerelle », *La Revue Maritime*, 489, 2010, p. 23.

⁴²⁵ OMI, *STCW/Conf. 2/34*, Chapitre II, Section A-II/1, p. 32.

⁴²⁶ CLOSTERMANN J.-P., « L'homme au coeur de la sécurité maritime. Gestion des ressources à la passerelle », *op. cit.*, p. 24, *supra* notre note 424.

⁴²⁷ En fonction des cultures, la communication ne s'exprime de la même façon. Ainsi, dans les cultures occidentales, la communication est directe et explicite, tandis que dans les cultures asiatiques elle est indirecte et implicite.

⁴²⁸ HOSFTEDE G., HOSFTEDE G. V., MINKOV M., *Cultures and Organizations: Software of the Mind*, 3^{ème} éd., McGraw-Hill Professional, 2010.

plusieurs niveaux dont certains ne sont ni explicites⁴²⁹ ni perceptibles immédiatement et intégralement, ce qui peut être source de confusion. Les différents modèles de management⁴³⁰ existant peuvent accentuer celle-ci.

133 Pour faire face à ces difficultés, certains auteurs proposent de faire appel à la notion d'équipage synergique⁴³¹. La synergie est définie comme étant l'« Association de plusieurs organes dans l'accomplissement d'une fonction » et la « Mise en commun de plusieurs actions concourant à un effet clinique avec une autonomie de moyens »⁴³² ; cela signifie que l'intégralité des ressources de l'ensemble des intervenants est consacrée à la tâche qui leur est assignée, mais également que ces ressources sont affectées à la création et au maintien de cette synergie.

Réunir les conditions nécessaires à la synergie est l'une des tâches essentielles incombant au commandant dans la direction de son navire ; cela implique notamment qu'il définisse un objectif commun à tous, établisse et fasse respecter un mode de fonctionnement et manifeste sa confiance en la capacité de l'équipage à répondre à son attente⁴³³.

134 Les avantages que les compagnies maritimes retirent de la possibilité de disposer d'équipages synergiques méritent qu'elles se penchent sur cette notion. Les difficultés résultant des tensions et des pressions externes ne seront pourtant pas résolues pour autant. Dans le cas où la mise en place d'équipages synergiques devrait se généraliser, il faudrait dépasser le cadre de la gestion des passerelles de chaque navire pour s'appliquer à l'ensemble des compagnies maritimes. La vision systémique à laquelle nous avons fait référence doit en effet avoir pour cadre, non le navire, mais l'entreprise en tant que plus grand dénominateur commun. S'il n'en est pas ainsi, des catastrophes comme celle du HERALD OF FREE ENTREPRISE continueront de se produire.

⁴²⁹ TROMPENAARS F., HAMPDEN-TURNER C., *Riding the Waves of Culture: Understanding Diversity in Global Business*, 3^{ème} éd., New-York, McGraw-Hill Professional, 2011.

⁴³⁰ Sept modèles de management peuvent être identifiés : anglo-saxon, latin, asiatique (comprenant lui-même les modèles japonais, chinois et coréen), indien, musulman, africain, slave.

⁴³¹ CLOSTERMANN J. P., *La conduite du navire marchand. Facteurs humains dans une activité à risques.*, op. cit., pp. 109 et suiv., supra notre note 406.

⁴³² Petit Larousse grand format, 2002, p. 983.

⁴³³ CLOSTERMANN J. P., *La conduite du navire marchand. Facteurs humains dans une activité à risques.*, op. cit., p. 135, supra notre note 406.

B) La gestion de la sécurité par la compagnie maritime : le cas du HERALD OF FREE ENTERPRISE

135 Le facteur humain concerne un grand nombre d'acteurs : les organisations internationales, le législateur, les compagnies maritimes, les équipages... Un véritable retour d'expérience, tel que nous l'avons défini, accompagné de mesures correctives, nécessite que l'élément humain soit pris en compte et analysé au même titre que l'élément technique.

Dans le cadre de sa prise en compte de l'élément humain, l'OMI a développé le principe de l'effectif de sécurité (*Safe manning*⁴³⁴) selon lequel les effectifs minimaux de sécurité sont fonction du nombre de marins qualifiés et expérimentés embarqués. Leur capacité à respecter les exigences de sécurité dépend de leur formation, de leurs heures de travail et de repos, des conditions d'hygiène et de sécurité, et de la nourriture, en bref, des conditions de travail et de vie à bord.

136 Le 6 mars 1987, le car-ferry HERALD OF FREE ENTERPRISE, armé par la compagnie Townsend Thoresen Limited, filiale anglaise du groupe P&O European Transport Services Fleet Management Limited (ci-après nommé P&O), a chaviré au large du port de Zeebrugge, dispersant en mer plus de vingt-trois tonnes de substances dangereuses, tandis que cent quatre-vingt-huit personnes trouvaient la mort⁴³⁵.

L'enquête a révélé que le navire avait quitté le port, chargé de quatre cent cinquante-neuf passagers, quatre-vingt membres d'équipage et cent trente et un véhicules alors que les portes d'embarquement étaient encore ouvertes. Le commandant avait en effet demandé la vitesse maximum, à savoir dix-huit nœuds, car le départ s'était effectué avec un retard de cinq minutes sur l'horaire. En temps normal, le HERALD OF FREE ENTERPRISE était affecté à la liaison Calais-Douvres. Il devait ce jour-là assurer la liaison Zeebrugge-Calais afin de remplacer un navire en état d'avarie.

Les quais du port de Zeebrugge sont légèrement plus bas que ceux du port de Calais. Pour que les véhicules puissent avoir accès aux ponts-garages et afin de se stabiliser du fait de la marée montante, le HERALD OF FREE ENTERPRISE avait donc remplis entièrement ses

⁴³⁴ OMI, *Résolution A.890(21): Principles of safe manning and safety*. Amendée par OMI, *Résolution A.955(23): Amendments to the principles of safe manning*.

⁴³⁵[en ligne] « [Http://www.europarl.europa.eu/news/fr/pressroom/content/20120410IPR42649/html/Re](http://www.europarl.europa.eu/news/fr/pressroom/content/20120410IPR42649/html/Re) », consulté le 4 décembre 2011.

ballasts et avait, donc, une assiette négative ; celle-ci a généré un phénomène d'enfoncement dynamique combiné à l'effet de squat⁴³⁶ dû à la faible profondeur d'eau. Par ailleurs, les conditions météorologiques étant considérées comme bonnes, les véhicules n'avaient pas tous été arrimés.

Ces divers facteurs ont contribué à ce qu'en sortant du port, le navire commence à tanguer, si bien que de l'eau s'est engouffrée sur le pont du garage. Déstabilisé, le HERALD OF FREE ENTERPRISE a gité sur bâbord, tous les objets, mobiliers et véhicules non arrimés ont été entraînés. Sous le poids du volume d'eau et des véhicules, le navire a finalement chaviré à mille cinq mètres des côtes se posant sur le flanc bâbord. Fort heureusement, en raison de la faible profondeur à la sortie du port, dix mètres, une partie du car-ferry est restée émergée, ce qui a permis de limiter les pertes humaines.

137 La cause de cette catastrophe, à savoir que les portes d'embarquement soient restées ouvertes, traduisent un mode de fonctionnement du bord défectueux. N'est-elle pas le premier maillon d'une chaîne de dysfonctionnements commune à l'équipage et à la compagnie Townsend Thoresen ?

Les pratiques en usage jusqu'alors donnent fortement à penser que régnait un laxisme systémique et accidentogène généralisé du modus opérationnel en vigueur à bord des navires de la compagnie (1) qui n'aura été remis en cause que par la perte de cent quatre-vingt-huit vies. Les mesures prises par la compagnie Townsend Thoresen après avoir tiré les leçons de la catastrophe, en ce qui concerne notamment la fatigue de l'équipage (2) en accréditent la thèse selon laquelle une approche et une gestion ethnocentrée de la sécurité sont nécessaires.

1) Un laxisme systémique et accidentogène

138 Une approche événementielle fondée sur la cause initiale, en l'occurrence l'absence de fermeture des portes d'embarquement, ne permettrait pas de prendre en compte dans sa globalité, le processus qui a mené au sinistre. Cela a pourtant été la première réaction des compagnies de ferry qui ont immédiatement souligné le caractère exceptionnel d'un tel

⁴³⁶ Ce phénomène apparaît lorsqu'un navire avance avec une faible profondeur d'eau sous la quille. Une dépression se crée alors sous le navire qui suit le mouvement de l'eau vers le bas. Ce phénomène provoque des difficultés de gouverne et de vibration.

Pour de plus amples détails voir RAWSON K.J., TUPPER E.C., *Basic ship theory, Vol. 2*, Oxford, Butterworth-Heinemann, 2001.

évènement⁴³⁷ dont la cause majeure était une erreur humaine parfaitement identifiée, dont l'auteur ne manquerait pas de répondre de ses actes.

Au contraire, l'approche processuelle, qui analyserait les différents processus ayant permis à cet évènement de se produire, permettrait d'obtenir une vision systémique et non-linéaire des multiples facteurs et acteurs ayant pris part à cette dynamique d'occurrence. Si l'on pratique une approche systémique et non pas la recherche d'une relation de cause à effet, il apparaît que le laxisme ayant conduit à de nombreux dysfonctionnements n'est plus imputable au seul quartier-maître qui a omis de fermer les portes d'embarquement ; il est le fait de la chaîne hiérarchique, de l'équipage aux cadres dirigeants de la compagnie, qui a failli dans la gestion de la sécurité du navire.

139 Ce qui surprend est l'absence de prise en compte de la fatigue de l'équipage, tant par la compagnie Townsend Thoresen que par les tribunaux britanniques. À l'époque, la fatigue était considérée comme un facteur de risque dont niait dans la pratique, qu'il entrât en jeu. Il en est d'ailleurs, trop souvent ainsi de nos jours. Cette question a fait, depuis, l'objet de nombreux textes de la part de l'OMI, ce qui souligne son importance.

140 L'évènement déclencheur du naufrage du HERALD OF FREE ENTERPRISE a été la non-fermeture des portes d'étrave. Le quartier-maître Stanley avait procédé à l'ouverture des portes du pont G à l'arrivée au port de Zeebrugge et avait supervisé les opérations de maintenance. Il s'était ensuite rendu dans sa cabine où il s'était endormi. Il dormait toujours alors que le navire appareillait.

Le pont G n'était pourtant pas désert. En effet, le maître d'équipage Ayling avait procédé à l'embarquement du dernier véhicule et avait quitté le pont tout en sachant que les portes étaient encore ouvertes et qu'il n'y avait plus personne. Il s'est justifié de son comportement par la suite en expliquant que ce n'était pas à lui qu'incombait la responsabilité de la fermeture des portes⁴³⁸. La cour, qui procédait aux auditions des membres de l'équipage et de la compagnie, a été extrêmement surprise de cet argument, estimant que M. Ayling avait

⁴³⁷ SAPSTED D., « Vital ferry evidence may be in warehouse. », *The Times*, 1987, Londres : « Il est absurde de considérer le désastre du 6 mars comme une preuve qu'il faille améliorer le concept des ferries. », James SHERWOOD, Président de Sealink Ferries.

⁴³⁸ Department of transport, *MV Herald of free enterprise, Report of Court No. 8074. Formal investigation (Hon. Mr Justice Sheen - Wreck Commissioner)*, Londres, HMSO, 1987, p. 8 :

« It has never been part of my duties to close the doors or make sure anybody is there to close the doors. »

Traduction libre :

« Il n'a jamais été dans mes attributions de fermer les portes ni de vérifier qu'il y a quelqu'un pour le faire. »

une conception étriquée de ses fonctions. Ne relève-t-il pas en effet des fonctions d'un responsable de vérifier que les tâches de ses subordonnés sont correctement effectuées et, pour le moins, réellement effectuées ?

141 Un incident similaire s'était déjà produit en octobre 1983 pour la même raison : le quartier-maître en charge de la manœuvre s'était endormi dans sa cabine. Une instruction générale de la compagnie de Juillet 1984 avait tenté de remédier, partiellement, à ce type d'incident en édictant qu'il était de la responsabilité de l'officier en charge de la manutention des véhicules de s'assurer de la fermeture des portes. Or, le guide des procédures de pont et de navigation (*Bridge and Navigational Procedures Guide*) en vigueur à l'époque du naufrage du HERALD OF FREE ENTREPRISE imposait à l'officier de quart d'être sur la passerelle quinze minutes avant l'appareillage, ce qui était impossible s'il exerçait également les fonctions d'officier de chargement, comme c'était le cas en l'espèce. C'est ainsi que le commandant en second Sabel avait quitté le pont G en le laissant vide afin de rejoindre la passerelle alors que la porte était encore ouverte, car il pensait que le quartier-maître Stanley était sur le point d'arriver peu après.

La cour a souligné le manque de réflexion de la compagnie quant à la répartition des tâches et à l'organisation à bord⁴³⁹ qui avait pour effet de mettre les acteurs en porte-à-faux et de créer les conditions susceptibles de concourir à la survenance d'un sinistre.

142 Il a été reproché au commandant Lewry de ne pas avoir vérifié que son second et le quartier-maître avaient effectué leurs tâches et que la porte du pont G était correctement fermée. Cette critique ne peut être admise, car il n'existait aucun système qui empêchât le départ si les portes n'étaient pas bien fermées, ni aucun moyen de le vérifier de la passerelle. Selon les procédures élaborées par la compagnie, toute carence devait être transmise au commandant avant l'appareillage. En l'absence d'un tel rapport, le navire pouvait prendre la mer. Ce système était en somme un système de communication négatif : pas de nouvelle, bonnes nouvelles. Les fautes flagrantes du quartier-maître Stanley et du commandant en second Sabel, le manque de professionnalisme du maître d'équipage Ayling ont clairement été mis en évidence. Cependant, le rappel des faits a également souligné la négligence de la compagnie Townsend Thoresen dans sa gestion des équipages et de la sécurité.

143 Le transport transmanche est un secteur très concurrentiel. En 1986, 17,5 millions de passagers ont emprunté des ferries soit plus 8% en cinq ans, 25 millions en 1989, et 24,7

⁴³⁹ *Ibid.*

millions de tonnes de marchandises ont traversé la Manche, correspondant à une augmentation de plus 65% en cinq ans⁴⁴⁰.

La privatisation de Sealink UK Ltd en 1984 n'a fait que renforcer cette concurrence et a conduit la compagnie Townsend Thoresen à adopter une nouvelle ligne stratégique consistant à abrégé les temps de trajet, à augmenter la capacité des navires et à diminuer drastiquement les coûts en allégeant notamment l'effectif des équipages.

La réduction des temps de trajet a été annoncée dans une note interne émise, le 18 août 1986, par M. Shipley, responsable des opérations à Zeebrugge pour la compte de la compagnie⁴⁴¹. Elle disait, en substance, qu'il serait souhaitable que les navires partent avec deux ou trois minutes d'avance sur leurs horaires et qu'il fallait, à terme, tendre vers une avance de quinze minutes. A cette fin, il ne fallait pas hésiter à faire pression sur le commandant en second, dans le cas où celui-ci n'agirait pas assez vite. Lors des auditions, M. Young, directeur des opérations, a déclaré qu'une mauvaise interprétation des termes de la note a conduit certains commentateurs à prêter à la compagnie l'intention d'exercer une forte pression sur les responsables opérationnels, alors qu'elle souhaitait seulement accroître leur motivation pour qu'ils s'impliquent encore mieux dans l'exercice de leurs fonctions.

A la multiplication des rotations a correspondu une rotation accrue des officiers. A chaque escale à Calais, les officiers en poste pendant la dernière traversée étaient remplacés par de nouveaux. C'est ainsi qu'entre le 29 septembre 1986 et le 28 janvier 1987, il y eu trente-six officiers de pont différents. Les problèmes qui en sont résultés ont été signalés par le commandant Kirby, doyen des commandants du HERALD OF FREE ENTERPRISE, dans deux notes respectivement datées du 22 novembre 1986 et du 28 janvier 1987. Les problèmes soulevés étaient de deux types.

En premier lieu, il estimait irréaliste d'espérer que les officiers, qui ne faisaient qu'un, voire deux voyages sur le navire, le considéraient comme le leur⁴⁴². Leur principale préoccupation était de charger le navire dans les temps et de le conduire sain et sauf à bon

⁴⁴⁰ LEGOUAS J.Y., *Transmanche : le trafic France/Royaume-Uni*, Collection «Note de synthèse de l'OEST», 1987, [en ligne] <http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/documents/temis/NS/NS_009_5.pdf>, consulté le 02février 2011.

⁴⁴¹ Department of transport, *MV Herald of free enterprise, Report of Court No. 8074. Formal investigation (Hon. Mr Justice Sheen - Wreck Commissioner)*, loc. cit., supra notre note 438.

⁴⁴² *Ibid.*:

« [...] this particular vessel which they do not regard as their own...»

port. Il était impossible qu'ils ressentent l'affect qui naît habituellement au contact d'un navire et de son équipage. Sans sentiment d'appartenance, sans culture d'entreprise, la fidélisation vient à faire défaut⁴⁴³. La preuve du rôle de la motivation dans la cohésion d'un groupe est venue de l'augmentation de nombre des arrêts maladie des officiers et de la démission de deux commandants.

En second lieu, une telle rotation des officiers ne pouvait qu'accroître le risque d'un manque de continuité et d'homogénéité dans le commandement, la formation de l'équipage et le bon fonctionnement global. Bien que les procédures soient identiques d'un officier à un autre, les modes de gestion ne sont pas les mêmes en fonction des individus. Une synergie au sein d'un équipage ne peut se faire sans un minimum de stabilité, a fortiori quand il s'agit des officiers.

Comment interpréter la conception qualifiée d' « étriquée », par la cour que le maître d'équipage Ayling avait de ses fonctions? Chercher à déterminer les raisons du comportement du maître d'équipage, le fait qu'il n'avait prévenu personne que la porte était ouverte ne signifie nullement que l'on entend dégager sa responsabilité. Avait-on affaire à un marin désinvolte et peu soucieux de son entourage ? Etait-il démotivé, fatigué ? On doit également envisager l'hypothèse d'une répercussion immédiate des nouveaux modes de gestion du navire et de l'équipage sur le travail des marins.

Les notes internes du commandant Kirby n'ont eu aucun écho au sein de la compagnie. Mais, outre les questions soulevées par la nouvelle ligne stratégique adoptée ultérieurement par Townsend Thoresen, l'enquête a révélé ce que la cour a qualifié de maladie de la négligence, « disease of sloppiness »⁴⁴⁴.

144 En juillet 1986, le ministère des transports britannique émettait la circulaire n° M. 1188 intitulée « La bonne gestion des navires » qui rappelait qu'une compagnie maritime doit développer et entretenir des relations étroites entre le personnel navigant et le personnel sédentaire⁴⁴⁵. Elle soulignait, également, l'importance pour le commandant de recevoir des instructions précisant clairement son rôle et celui de ses officiers.

⁴⁴³ CLOSTERMANN J. P., *La conduite du navire marchand. Facteurs humains dans une activité à risques.*, op. cit., supra notre note 406.

⁴⁴⁴ Department of transport, *MV Herald of free enterprise, Report of Court No. 8074. Formal investigation (Hon. Mr Justice Sheen - Wreck Commissioner).*, loc.cit., supra notre note 438.

⁴⁴⁵ Department of transport, *Merchant Shipping Notice n° M1188 "Good Ship Management"*.

Lors d'une réunion d'officiers qui avait pour objectif de clarifier certains rôles, M. Develin, un des directeurs de la compagnie qui présidait la réunion, avait estimé qu'il était préférable de ne pas définir de façon stricte les instructions mais de les laisser évoluer. Il se trouvait ainsi en contradiction avec l'esprit et les termes de la circulaire M. 118 selon laquelle celles-ci constituent le fondement d'un système sûr car elles contribuent à une bonne compréhension de la situation, à une « représentation mentale bien distribuée entre les membres de l'équipage »⁴⁴⁶. Elles constituent donc des outils au service de la sécurité du navire et de son équipage et il est surprenant qu'on ait cru devoir rappeler ce qui semblait relever du simple bon sens.

Lorsque la cour avait souligné le caractère irresponsable de ce type de raisonnement, M. Develin s'était retranché derrière le fait qu'il ne relevait pas de sa responsabilité de contrôler la qualité et la teneur des instructions données au personnel naviguant. Il avait dû néanmoins reconnaître que personne n'était responsable de ce contrôle qui, par conséquent, n'était pas effectué.

La réaction de M. Develin, et de la compagnie dans son ensemble, est révélatrice d'un des éléments majeurs de la culture de l'entreprise. Townsend Thoresen est en effet une filiale d'un puissant leader (P&O), un des plus puissants leaders dans son domaine. Chacun de ses membres ressent profondément un sentiment d'appartenance à ce groupe, facteur essentiel, comme nous l'avons vu, de la réalisation d'une synergie. Cette appartenance constitue le fondement de la légitimité de la compagnie qui ne saurait être susceptible de commettre des erreurs ; si crise il y a, la cause ne peut en être recherchée dans ses modes de fonctionnement. Elle est nécessairement le fait d'un bouc émissaire qui, en l'espèce est le facteur humain, dans sa plus simple expression, incarné par le quartier-maître Stanley, l'officier Sabel et le commandant Lewry.

La réponse immédiate à cette crise a été de suspendre les coupables, ce qui devait démontrer la capacité de l'entreprise à gérer et contrôler la situation. La gestion de cette crise par Townsend Thoresen correspond en tous points aux stratégies et comportements des acteurs en pareille situation⁴⁴⁷. À cette étape de l'enquête, M. Clark, le conseil de la

⁴⁴⁶ CLOSTERMANN J. P., *La conduite du navire marchand. Facteurs humains dans une activité à risques.*, op. cit., p. 22, *supra* notre note 406.

⁴⁴⁷ ROUX-DUFORT C., « Le naufrage du car-ferry "Herald of Free Enterprise". Une crise à double visage. », 1999, Collection «Annales des Mines».

compagnie, a admis les erreurs de cette dernière, augurant d'un changement dans sa ligne de défense⁴⁴⁸.

145 Les défaillances de la compagnie n'ont pas uniquement consisté à définir incorrectement les fonctions de chacun ; elles ont été caractérisées par une absence de prise en compte des remarques et demandes provenant des équipages. Parmi celles qui ont été adressées à la direction, une, en particulier, mérite que l'on y prête attention ; elle concernait les feux indicateurs.

L'officier SABEL qui était à la fois officier de charge et officier de quart ne pouvait être dans le même temps sur le pont G et à la passerelle. De son poste, il lui était impossible de vérifier que la porte d'étrave et que les portes étanches étaient correctement fermées. Ce problème avait été soulevé par le commandant Blowers dans une lettre adressée à M. Develin le 28 juin 1985. Ce courrier avait été transmis à différents responsables lors d'une réunion le 10 juillet 1985. La réponse d'un des directeurs, M. Alcindor, avait été, alors, de s'étonner que l'on ait voulu installer un système chargé de vérifier que l'équipage est réveillé et sobre⁴⁴⁹. Devant un tel propos dénué de toute responsabilité, la cour a dû rappeler que si cette remarque avait été prise au sérieux et avait donné lieu suffisamment tôt à des modifications des modes opérationnels en vigueur sur les navires de la compagnie, le naufrage du HERALD OF FREE ENTERPRISE aurait pu être évité.

⁴⁴⁸ Department of transport, *MV Herald of free enterprise, Report of Court No. 8074. Formal investigation (Hon. Mr Justice Sheen - Wreck Commissioner).*, loc. cit. :

« Townsend Car Ferries recognise that long before the 6th March 1987 both their sea and shore staff should have given proper consideration to the adequacy of the whole system relating to the closing of doors on this class of ship with their clam doors. If they had, they should, and would, have improved the system notably by first improving their instructions, at the very least by introducing in the Bridge and Navigation Procedures Guide an express instruction that the doors should be closed, secondly by introducing a positive reporting system, thirdly by ensuring that the closure of the doors was properly checked and, fourthly, by introducing a monitoring or checking system. »

Traduction libre :

« Townsend Car Ferries reconnaît que, bien avant le 6 Mars 1987, son personnel, tant navigant que celui basé à terre, aurait dû vérifier l'adéquation du système de fermeture des portes sur cette classe de navires avec sa visière d'étrave. S'il l'avait fait, il aurait dû et aurait pu améliorer le système, notamment, en premier lieu, en améliorant ses instructions, au moins en introduisant dans le Guide des procédures pour le pont et la navigation une instruction expresse imposant la fermeture des portes, d'autre part par l'introduction d'une procédure de déclaration positive, troisièmement, en veillant à ce que la fermeture des portes ait été correctement contrôlée et, quatrièmement, en introduisant un système de surveillance ou de contrôle. »

⁴⁴⁹ *Ibid.* :

« Do they need an indicator to tell them whether the deck storekeeper is awake and sober? My goodness!! »

Traduction libre :

« Ont-ils besoin d'un indicateur pour leur dire si le magasinier du pont est réveillé et sobre ? Bonté divine !!! »

146 Le 9 octobre 1986, soit plus d'un an après le courrier du commandant Blowers, le commandant Ste Croix avait également fait parvenir une note à la direction dans laquelle il soulignait que de nombreux équipements pouvaient être contrôlés de la passerelle mais pas les portes d'étrave et de proue. Il préconisait la mise en place d'un système permettant de vérifier du pont si les portes étanches d'étrave et de proue étaient fermées ou non.

Après avoir pris l'avis du chef mécanicien King, qui s'était prononcé contre l'installation d'un tel système, M. Alcindor avait confirmé, dans une note du 21 octobre 1986, que la mise en place d'un tel dispositif n'était pas réellement nécessaire et ne résoudrait pas le problème soulevé.

Son argumentation s'articulait en deux volets : premièrement, si les portes d'étrave et de proue devaient rester ouvertes, le marin en charge de cette manœuvre serait sanctionné, ce qui semble tout à fait normal mais ne fait pas disparaître le risque ; secondement, si les portes d'embarquement des véhicules restaient ouvertes alors que les portes étanches étaient fermées, l'alarme se déclencherait.

Arguments auxquels le commandant Blowers avait répondu, dans un ultime échange, qu'il serait impossible de s'apercevoir que les portes d'étrave externes restaient ouvertes dans le cas où les portes d'étrave intérieures seraient fermées. Le danger demeurerait donc entier. Ces différents échanges et les arguties de M. Alcindor traduisent la mauvaise volonté avec laquelle la direction de Townsend Thoresen s'interrogeait sur la nécessité d'investir dans travaux facilitant le contrôle de l'exécution des manœuvres à bord⁴⁵⁰.

147 Aussi surprenant que cela puisse paraître, le souci de maintenir la paix sociale dans l'entreprise a sans doute pesé, dans quelle proportion, on ne le saura sans doute jamais, dans l'enchaînement des faits ayant provoqué le naufrage du HERALD OF FREE ENTERPRISE. En effet, lorsque la question de la qualification de l'attitude du maître d'équipage Ayling a été abordée, s'est posée la question de savoir si elle était la conséquence d'une éventuelle démotivation de sa part. Il ressort de l'enquête que la direction avait peu à peu adopté une attitude laxiste en termes de discipline. Confrontée à des menaces de grève de la part des équipages, elle avait notamment annulé à plusieurs reprises des sanctions infligées par des commandants pour des manquements aux règles.

⁴⁵⁰ ROUX DUFORT C., « Apprendre des crises. Entre statu quo et transformation. », *Sciences de la Société*, n° 44, 1998, pp. 165-182.

Il est bien évident que dans de telles conditions il est difficile pour un commandant de maintenir son autorité et une certaine discipline. Ne serait-ce pas précisément un sentiment d'impunité qui explique l'attitude du maître d'équipage ?

148 L'un de caractères d'une mauvaise gestion des risques est que les décisions censées prévenir les accidents ne sont prises qu'*a posteriori*, une fois la crise passée. L'accident du HERALD OF FREE ENTERPRISE en est l'illustration. Il aura fallu un naufrage et la mort de cent quatre-vingt-huit personnes pour que, sous la pression de P&O, la direction de Townsend Thoresen supprime la procédure selon laquelle il y avait présomption de bonne fermeture des portes en l'absence d'un rapport négatif de l'officier en charge de cette opération. Obligation est faite désormais à celui-ci de transmettre un rapport confirmant la bonne exécution de l'opération⁴⁵¹. Cet événement aura, également, permis d'édicter de nouvelles règles instaurant une pratique uniforme sur tous les navires de la compagnie et exigeant la désignation d'un référent sécurité.

149 La question relative aux conséquences de la fatigue des marins sur le déroulement des événements a été, en revanche, absente des débats, alors que le rythme très soutenu des cadences a été régulièrement souligné par le tribunal.

2) La prise en compte tardive de la fatigue de l'équipage

150 Le National Maritime Research Center (NMRC) a identifié, en 1979, quatorze facteurs susceptibles d'être à l'origine des accidents survenus en mer⁴⁵² parmi lesquels on peut citer une conception inefficace de la passerelle, une rotation excessive du personnel et une fatigue excessive de celui-ci.

La question de la fatigue des marins et plus généralement du personnel naviguant a longtemps été sous-estimée. Le rapport Donaldson estime pourtant que cette fatigue est la cause première de 70% à 80% des accidents entraînant une pollution⁴⁵³. Indépendamment de

⁴⁵¹ PAUCHANT T.C., ROUX-DUFORT N., « La gestion des crises et de la contre-production : votre entreprise est-elle apprenante? », *Revue Internationale de Gestion*, vol. 4, n°19, 1994, pp. 35-47

⁴⁵² ARMSTRONG H. G., *A study of human resources in ship operations : phase 1*, Washington, National Maritime Research Center, Commerce, Government Printing Office, 1979.

⁴⁵³ DONALDSON J., *Safer Ships, cleaner seas: Report of Lord Donaldson's enquiry into the prevention of pollution from merchant shipping*, Londres, HMSO, 1994.

l'insuffisance des procédures rappelée, le naufrage du HERALD OF FREE ENTERPRISE a la fatigue pour origine. Comment expliquer, sinon, que le quartier-maître Stanley se soit endormi dans sa cabine et n'ait pu assurer son service ? Si le rapport de la commission d'enquête a pointé du doigt de nombreux dysfonctionnements dans la gestion de la sécurité par la compagnie, il n'a, cependant à aucun moment abordé la question de la fatigue des hommes d'équipage alors que cette question avait été abordée dès 1978 par la convention *Standards of Training, Certification and Watchkeeping* (STCW) relative aux normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille qui affirmait que « l'efficacité des matelots ne devait pas être compromise par la fatigue »⁴⁵⁴.

Ce principe a été réaffirmé par la convention de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) sur la durée du temps de travail⁴⁵⁵ qui a fixé le nombre maximal d'heures de travail et le nombre minimal d'heures de repos⁴⁵⁶.

151 Bien que la convention STCW ait été l'objet de nombreux amendements, ses dispositions relatives à la nécessité de prendre en compte la fatigue du personnel demeurent en vigueur et ont même été renforcées ; c'est ainsi que la convention STCW-F a introduit une innovation en imposant à l'État du pavillon de communiquer à l'OMI une description générale des cours, formations et examens et des mesures mises en place pour prévenir la fatigue⁴⁵⁷.

La seconde innovation de cette convention a été l'instauration d'un mécanisme de vérification de conformité. L'OMI ne dispose pas de pouvoir coercitif, ce qui limite ses

⁴⁵⁴ Résolution 1, Chapitre VIII, Règle VIII/1.

⁴⁵⁵ OIT, *Convention sur la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires, C180*.

⁴⁵⁶ Article 5 :

1. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit:

a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser :

i) 14 heures par période de 24 heures;

ii) 72 heures par période de sept jours;

ou

b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à :

i) dix heures par période de 24 heures;

ii) 77 heures par période de sept jours.

2. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.

⁴⁵⁷ Règle I/7, chap. 1 : « Les Parties sont tenues de communiquer à l'OMI des renseignements détaillés concernant les mesures administratives prises en vue d'assurer le respect de la Convention, les activités d'enseignement et de formation, les procédures de certificat et d'autres facteurs intéressant la mise en œuvre. »

pouvoirs d'action, tandis que c'est à l'État du pavillon qu'est reconnu par principe le pouvoir exclusif de juridiction⁴⁵⁸. Pour remédier à cet état de fait, il est toutefois possible d'invoquer le principe du contrôle par les organisations internationales sur les États membres⁴⁵⁹ qui est défini comme étant « l'opération par laquelle une autorité exerce un droit de regard plus ou moins étendu sur les activités d'autres autorités inférieures ou d'agents juridiques subordonnés »⁴⁶⁰. Ce principe a été confirmé, dans le domaine maritime, par la convention dite OILPOL⁴⁶¹ dans son article XII⁴⁶² et c'est de lui que découlent les obligations de notification de la règle I/7, chap. 1 de la convention STCW-F.

La dernière innovation majeure de cette convention figure dans son chapitre VIII qui aborde la question de l'aptitude au service et de la nécessité d'organiser le système de veille de façon à préserver le sommeil des navigants et de leur éviter tout excès de la fatigue.

152 Les derniers amendements d'importance apportés à la convention STCW ont été adoptés à Manille le 25 juin 2010. Ne portant que sur des exigences techniques, ils l'ont été selon la procédure d'acceptation tacite initiée par la convention STCW-F.

Les premiers amendements, quant à eux, portaient sur la fatigue concernent les heures de travail (section A-VIII/1, paragraphes 1 à 9). Comme le stipule le nouveau paragraphe deux, anciennement un, tout navigant devra dorénavant bénéficier d'au moins dix heures de repos par vingt-quatre heures ou de de soixante-dix-sept heures de repos par semaine (sept jours selon la convention)⁴⁶³. Elles devront être prises en deux périodes maximum, dont une d'au moins six heures, les intervalles entre ces périodes ne pouvant excéder quatorze

⁴⁵⁸ CNUDM, Article 92 § 1 : « Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et sont soumis [...] à sa juridiction exclusive en haute mer. »

⁴⁵⁹ MERLE M., « Le contrôle exercé par les organisations internationales sur les activités des Etats membres. », *AFDI*, vol. 5, 1959, p. 411.

⁴⁶⁰ *Ibid.*

⁴⁶¹ Nations Unies, *Convention pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures*, *Recueil des Traités*, volume 327, n° 4714.

⁴⁶² Article XII :

Tout Gouvernement contractant adressera au Bureau et à l'organisme approprié des Nations Unies :

(a) le texte des lois, décrets, règlements et instructions, en vigueur dans ses territoires et destinés à assurer l'application de la présente Convention;

(b) tous rapports ou résumés de rapports officiels ayant trait aux résultats obtenus dans l'application des dispositions de la présente Convention, sous réserve toutefois que ces documents n'aient pas, aux yeux de ce Gouvernement, un caractère confidentiel.

⁴⁶³ Section A-VIII/1, §2, anciennement §1.

heures⁴⁶⁴. Mais un navire fonctionne différemment d'une infrastructure terrestre. Les exercices liés à la sécurité, à la lutte contre les incendies ne sont pas toujours réalisables à des heures fixes qui conviennent à tous. Les contraintes du bord et des activités commerciales dictent leur loi. Cependant, ces exercices « doivent être conduits de façon à réduire au minimum la perturbation des périodes de repos et ne pas causer de fatigue »⁴⁶⁵.

Les amendements abordent également la question des facteurs pouvant avoir une incidence sur la santé des navigants et sur leur aptitude à assumer des tâches à responsabilité. C'est ainsi que le paragraphe 10 de la section A-VIII/1 et les paragraphes 6 à 9 de la section B-VIII/1 traitent des questions de drogues et d'alcool. Le paragraphe 10 stipule que les administrations des États-membres doivent établir un taux d'alcoolémie de 0,05% par litre sang maximum ou de 0,25mg par litre d'alcool dans l'haleine pour les capitaines, les officiers et autres gens de mer lorsqu'ils exercent des tâches liées à la sûreté, la sécurité et au milieu marin. Elles doivent, en outre, prendre toutes les mesures afin de prévenir l'usage d'alcool et de drogue à bord des navires⁴⁶⁶. Les compagnies maritimes sont également concernées ; aux termes de la convention, il leur est conseillé de mettre en place une politique de prévention incluant des interdictions mais également d'adopter un management adéquat dans les domaines de l'information et de la formation. Il leur est recommandé, à ce titre, de s'inspirer du « Manuel de prévention de l'alcoolisme et de la toxicomanie dans l'industrie maritime » élaboré par l'Organisation Internationale du Travail (OIT)⁴⁶⁷.

153 L'analyse des amendements successifs à la convention STCW démontre que la prise en compte de la fatigue comme facteur accidentogène n'a cessé de prendre de l'ampleur bien qu'il n'existe pas de définition de cette notion reconnue universellement ; celle qui pourrait être retenue est donnée par la directive du Comité de la sécurité maritime MSC/Circ.813/MEPC/Circ.330 en son annexe I⁴⁶⁸. Elle se fonde sur de nombreux travaux qui

⁴⁶⁴ Section A-VIII/1, §3, anciennement §2.

⁴⁶⁵ Section A-VIII/1, §4, anciennement §3.

⁴⁶⁶ Section B-VIII/1, §7.

⁴⁶⁷ Programme des Nations Unies pour le Contrôle International des Drogues, *Manuel de prévention de l'alcoolisme et de la toxicomanie dans l'industrie maritime*, Genève, OIT, 2001, [en ligne] <<http://www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/papers/drugalco/drugalco.pdf>>, consulté le 21/07/2011.

⁴⁶⁸ OMI, *MSC/Circ. 813-MEPC/Circ. 330: List of human element common terms*.

« A reduction in physical and/or mental capability as the result of physical, mental or emotional exertion which may impair nearly all physical abilities including: strength; speed; reaction time; coordination; decision making; or balance. »

ont décrit les conséquences néfastes d'une absence prolongée de sommeil⁴⁶⁹. On peut également noter que dans une résolution du 4 novembre 1993, l'OMI a donné une description générale de la fatigue et des facteurs contributifs⁴⁷⁰. Parmi les plus communs, on peut citer la mauvaise qualité d'un repos, la charge excessive de travail, le bruit et des tensions dans les relations interpersonnelles. La résolution précise que certains d'entre eux peuvent être mieux gérés que d'autres.

Partant de l'idée, l'OMI a élaboré un guide de la réduction et de la gestion de la fatigue⁴⁷¹ destiné à faciliter l'identification des symptômes de la fatigue ainsi que de leurs causes et à donner des conseils de prévention des risques pouvant en résulter. Voulant faire de leur guide un outil évolutif, ses rédacteurs ont indiqué, en introduction, qu'il serait régulièrement mis-à-jours au fur et à mesure des recherches et des découvertes dans ce domaine.

Outre son caractère évolutif, l'intérêt majeur de ce guide réside dans son mode d'utilisation. Ses rédacteurs n'ont pas pour ambition d'en faire un laboratoire d'idées, mais un recueil d'informations destinées à des acteurs ayant un impact positif et direct sur la fatigue. Ces acteurs sont notamment le capitaine, les officiers, la compagnie, les architectes navals. Chaque module le composant est autonome et s'adresse à un acteur, lui apportant les éléments dont il aura besoin pour améliorer les conditions de vie de l'équipage et atténuer les effets de la fatigue.

154 L'autonomie de chaque module ne signifie nullement que les parties prenantes doivent s'en tenir au leur. Tout au contraire, le guide conseille à chaque acteur de se familiariser avec le module 1 qui fournit des informations générales sur la fatigue : sa définition, ses causes, ses effets, les concepts de base permettant de mieux l'appréhender⁴⁷². Il

Traduction libre :

« Une réduction des capacités physiques ou mentales étant le résultat d'un effort physique, mental ou émotionnel qui aurait affaibli presque toutes les capacités physiques : force, rapidité, temps de réaction, coordination, capacité à prendre des décisions ou équilibre. »

⁴⁶⁹ Batelle Seattle Research Center and U.S. Coast Guard Research and Development Center, *Fatigue and alertness in Merchant Marine Personnel : A field study of work and field patterns.*, Seattle, 1996.

⁴⁷⁰ OMI, *Résolution A.772(18) : Prise en compte des facteurs de fatigue sur le plan des effectifs et de la sécurité*, Art 2.1 : « La fatigue entraîne une dégradation des facultés, un ralentissement des réflexes physiques et mentaux et/ou la diminution de l'aptitude à former des jugements rationnels. »

⁴⁷¹ OMI, *MSC/Circ. 1014: Guidance on fatigue mitigation and reduction.*

⁴⁷² *Ibid.*, p. 3 :

est ainsi rappelé que les trois caractéristiques d'un sommeil réparateur sont sa durée, sept à huit heures par vingt-quatre heures, le fait qu'il ne soit pas interrompu, et sa qualité, à savoir qu'il doit être profond et alterner des cycles de sommeil lent et de sommeil paradoxal⁴⁷³. Il attire, en outre, l'attention sur le fait que la première et la principale difficulté à surmonter tient à ce que les acteurs eux-mêmes ont de la peine à reconnaître les signaux permettant de distinguer un membre d'équipage fatigué à savoir, notamment, une mauvaise élocution, une difficulté à demeurer éveillé, des manifestations d'irritabilité, une mauvaise appréciation des distances et du temps⁴⁷⁴.

155 Le module rappelle les quatre familles de facteurs à l'origine de la fatigue, soit les facteurs liés au navire, ceux tenant à l'environnement, les facteurs propres à l'équipage et ceux concernant le management de l'entreprise. Au sein des facteurs propres à l'équipage, sont identifiés : le sommeil, l'horloge biologique et le rythme circadien, la psychologie et les émotions, la santé, le stress, les effets de différentes substances (drogues, café, alcool...). Parmi les facteurs managériaux, qui peuvent également avoir des conséquences en termes de stress, sont cités principalement la culture de la compagnie et le type de management, les règles vigueur en son sein, la sélection et l'entraînement des membres d'équipage, la fréquence et la durée des escales...

156 En rédigeant le guide que nous venons d'évoquer, l'OMI n'avait pas pour objectif de transformer les officiers ou les marins en spécialistes des troubles du sommeil ou de la fatigue mais de leur donner les informations essentielles afin qu'ils se posent les bonnes questions en la matière et acquièrent les réflexes appropriés. Ainsi, l'encadrement veillera à varier les tâches, à stimuler l'intérêt des membres de l'équipage, l'air sera renouvelé afin de rester frais, la musique pourra interrompre le rythme monotone des tâches, et surtout, il sera fortement conseillé, voir imposé à tous les membres d'équipage de faire de courtes siestes⁴⁷⁵

« It is recommended that all parties become familiar with Module 1 prior to using Modules 2 – 9. Module 1 (Fatigue) contains general information on the subject of fatigue – definitions, causes, effects, etc. »

Traduction libre :

« Il est recommandé que toutes les parties se familiarisent avec le Module 1 avant d'aborder les Modules 2- 9. Le Module 1 (Fatigue) contient des informations générales au sujet de la fatigue – définitions, causes, effets, etc. »

⁴⁷³ *Ibid.*, p. 8.

⁴⁷⁴ OMI, "MSC/Circ. 1014: Guidance on fatigue mitigation and reduction", *op. cit.*, p. 13.

⁴⁷⁵ *Strategic napping*.

d'environ vingt minutes. Les différentes recherches menées en la matière^{476 477} démontrent, en effet, que ces repos maintiennent le niveau de performance au cours de longues périodes de vigilance.

Le rôle de l'encadrement apparaît donc essentiel. Le module 3 de l'annexe de la directive 1014 du Comité de la sécurité maritime en fait un outil de gestion de l'équipage ; les symptômes de la fatigue étant difficilement identifiables par celui qui en est atteint, un regard extérieur est nécessaire. Il devient, donc, indispensable, à l'encadrement de savoir déceler et identifier les signes de la fatigue et d'y remédier. Ce module liste les symptômes de la fatigue, ses causes, mais avant tout les moyens permettant de la prévenir ou, si elle est déjà présente, de la gérer et d'en atténuer les effets. Ainsi, sans rentrer dans des considérations trop techniques ou par trop détaillées, chacun peut prendre conscience des facteurs, d'origines très diverses, susceptibles d'avoir des conséquences directes sur l'état de vigilance, de fatigue ou de stress des membres d'équipage.

157 Outre les condamnations aux dépens, les sanctions prononcées par le juge Sheen ont été clémentes. Le commandant Lewey n'a été suspendu que pour une durée d'un an, tandis que l'officier Sabel l'a été pour deux ans.

158 L'attention portée aux causes et conséquences des problèmes liés à la santé et à la fatigue des gens de mer rappelle, si besoin était, qu'une gestion de la sécurité en mer saine et efficace doit être centrée, ou recentrée, sur les équipages.

⁴⁷⁶ SMITH A., *Adequate Crewing and Seafarer's Fatigue : The International Perspective*, Cardiff, Centre for Occupational and Health Psychology - Cardiff University, 2007.

⁴⁷⁷ GARBARINO S. et al., « Professional shift-work drivers who adopt prophylactic naps can reduce the risk of car accidents during Night work », *Sleep and Biological Rythms*, vol. 27, n° 7, 2004, pp. 1295–1302.

159 La définition d'une politique de sécurité est l'œuvre des compagnies maritimes, à terre, sur le fondement des textes en la matière⁴⁷⁸. Or, qui est plus concerné par les enjeux de sécurité que les équipages des navires ? Les risques opérationnels, dommages au navire, à la marchandise, et juridiques, dommages aux tiers, pollution, doivent être intégrés et gérés par les navigants. La diversité des acteurs pouvant avoir une influence sur la conduite d'un navire multiplie la probabilité qu'un évènement grave survienne. Parmi ces acteurs, tous n'ont pas la même influence ; certains, comme le capitaine et le pilote, sont potentiellement générateurs de risques avérés voir inacceptables⁴⁷⁹.

Le naufrage de l'EXXON VALDEZ est une parfaite illustration de la défaillance du capitaine (A). La marée noire causée par le SEA EMPRESS illustre, quant à elle, les erreurs de pilotage (B).

⁴⁷⁸ Conventions SOLAS, STCW, LC, COLREG.

⁴⁷⁹ PINET C., *L'ISO 14001 facile, Réussir sa démarche de certification*, Paris, Lexitis éditions, coll. «Les pratiques de la performance», 2011, p. 158.

A) Le rôle du capitaine et de l'équipage : le cas de l'EXXON VALDEZ

160 Le port de Valdez, petite ville située dans le nord du golfe d'Alaska, est devenu en 1977 le terminal du pipeline Trans-Alaska qui achemine les hydrocarbures d'un champ pétrolifère exploité dans la baie de Prudhoe, sur la côte arctique de l'Alaska⁴⁸⁰. Au printemps de l'année 1989, environ neuf mille pétroliers⁴⁸¹ avaient appareillés de Valdez, les cuves pleines, à destination de différentes raffineries.

161 Quand l'EXXON VALDEZ quitte le port de Valdez, le 23 mars 1989 à 21h12, ses cuves contiennent environ deux cent un millions de litres de pétrole brut et naviguait à une vitesse approximative de onze nœuds. Son capitaine, Joseph Hazelwood, connaît bien la baie du Prince William pour y avoir navigué à plusieurs reprises.

Le pilote quitte le navire à 23h24 après avoir conduit le navire hors de la zone portuaire. À 23h30, le capitaine décide de virer à bâbord et de pénétrer dans le chenal entrant afin d'éviter les blocs de glace présents dans le chenal sortant. À 23h39, cap est mis au 180° et le capitaine active le pilote automatique.

Alors que le second lieutenant, Gregory Cousins, devait être relevé à 23h50 par le second officier, il prend sur lui de rester à son poste jusqu'à ce que tout danger lié à la présence de blocs de glace soit écarté. Puis, le capitaine l'informe qu'il se rend dans sa cabine afin d'envoyer des messages et lui demande de rattraper le chenal de sortie lorsque le feu de *Busby Island* sera à hauteur du navire par bâbord⁴⁸².

162 Le second lieutenant est alors le seul officier sur le pont. À 00h00, il donne instruction au timonier de placer la barre à 10° tribord, une minute, estime-t-il, après avoir effectué un relèvement visuel par bâbord avant. Il informe le capitaine qu'il vire à tribord afin de rejoindre le chenal sortant. Mais lorsqu'il vérifie la position du navire au radar, il s'aperçoit que le changement de cap n'a pas été effectué et que le navire a maintenu sa route initiale. En outre, le feu de *Busby Island*, qui aurait dû être visible par bâbord, l'est de tribord ; ce qui signifie qu'un péril est imminent. Ordre est alors donné de placer la barre à 20° tribord. Et

⁴⁸⁰ BAMBERG J., *British Petroleum and Global Oil 1950-1975: The Challenge of Nationalism*, vol. 3, Cambridge, Cambridge University Press, coll. «British Petroleum series», 2000, pp. 185 et suiv.

⁴⁸¹ LEACOCK E., *The Exxon Valdez Oil Spill*, New-York, Facts On File, coll. «Environmental Disasters», 2005, p. 2.

⁴⁸² National Transportation Safety Board, *Marine Accident Report, Grounding of the U.S. Tankship Exxon Valdez on Bligh Reef, Prince William Sound Near Valdez, Alaska, March 24, 1989*, Washington D.C., The Board, 1990, p. 8.

malgré une dernière manœuvre d'urgence, le second officier, constatant que le pire est inévitable, appelle le capitaine pour l'informer de la situation⁴⁸³. Aussitôt, il sent que le navire touche le fond. Il est 00h07, le 24 mars⁴⁸⁴.

Moins d'une demi-heure après l'échouement, plus de trente-huit tonnes de pétrole brut s'étaient échappés de l'EXXON VALDEZ. Trois heures plus tard, plus de quarante-deux mille sept cent tonnes s'étaient encore déversés dans les eaux de la baie du Prince William. Au total, ce seront trente-huit mille cinq cent tonnes qui seront déversés par l'EXON VALDEZ.

163 Cet évènement met en scène deux principaux protagonistes : le capitaine et le second lieutenant. Cependant, de par son attitude personnelle et sa gestion de l'équipage, le capitaine est à l'origine de ce sinistre (1). Ceci constitue la première défaillance. La seconde provient des moyens de secours mis en œuvre pour lutter contre la pollution générée (2).

1) La défaillance du capitaine

164 Lorsque l'EXXON VALDEZ pénétra dans le chenal de sortie de Valdez, un grand nombre de petits icebergs étaient remontés du golfe d'Alaska. Deux choix s'offraient au capitaine. Soit il décidait de demeurer dans le chenal de sortie mais en naviguant lentement entre les blocs de glace, dans la pénombre. Soit il décidait de contourner les petits icebergs en naviguant dans le chenal entrant ; à condition que le trafic le permette. Avec, cependant, un obstacle majeur : *Bligh Reef*, gros rocher situé à l'est du chenal entrant. Mais toutes les conditions étaient réunies pour justifier un changement de chenal⁴⁸⁵. Le navire était en parfait état de fonctionnement ; tout comme son moteur et ses instruments de navigation. Le capitaine avait une licence de pilote de la baie du Prince William. En outre, il avait navigué dans ces eaux à plusieurs reprises auparavant.

165 Après avoir engagé le navire dans le chenal entrant, donc, le capitaine enclenche le pilote automatique et demande au second lieutenant de virer sur tribord au niveau du feu de

⁴⁸³ *Ibid.*, p. 11 : « I think we are in serious trouble. »
Traduction libre : « Je pense qu'on a un gros problème. »

⁴⁸⁴ Alaska Oil Spill Commission, *Spill, the Wreck of the Exxon Valdez, Implications for Safe Transportation of Oil: Final Report*, The Commission, 1990, p. 10.

⁴⁸⁵ DAVIDSON A., *In the Wake of the Exxon Valdez, The Devastating Impact of the Alaska Oil Spill*, Vancouver, Douglas & McIntyre Ltd., 1990, pp. 12 et suiv.

Busby Island. Puis il quitte la passerelle pour se rendre dans sa cabine et effectuer des tâches administratives. Ce départ ne se justifiait pas. En effet, il souhaitait envoyer des messages avant d'atteindre le cap d'Hinchinbrook, dans environ deux heures. La manœuvre pour sortir du détroit l'aurait maintenu sur la passerelle vingt minutes de plus ; lui laissant tout le temps nécessaire pour envoyer ses messages. Le rapport du National Safety Board a souligné que ce départ de la passerelle, s'il n'était pas dangereux en soit, était la preuve d'un désintérêt du capitaine pour la conduite de son navire⁴⁸⁶.

Comme le souligne la Commission pour la pollution par hydrocarbures d'Alaska dans son rapport final⁴⁸⁷, ce manque d'intérêt du capitaine pouvait s'expliquer par ses problèmes liés à l'alcool qui, pourtant, semblaient être du passé. Or, l'enquête a démontré qu'il avait bu de l'alcool à plusieurs reprises le jour précédant l'appareillage du navire. Des témoins ont affirmé qu'à son retour à bord, il ne semblait pas ivre ou gris mais qu'il sentait l'alcool⁴⁸⁸. En outre, en fin de soirée, ses propos étaient décousus. Il est fort probable qu'il ait à nouveau bu à son retour à bord ; s'étant absenté une demi-heure de la passerelle, il en avait le temps. Un témoin, non identifié, a confirmé que le capitaine avait consommé de l'alcool à bord.

Les témoignages contradictoires peuvent s'expliquer par la difficulté de reconnaître un individu sous l'emprise de l'alcool. Celui-ci arrive à dissimuler son état et sa tolérance à l'alcool est plus grande que celle d'un individu autre. En outre, la fiabilité des témoins peut être sujet à caution car il est difficile pour eux de reconnaître officiellement un problème d'alcool ; enfin, cela reviendrait à admettre qu'une situation connue de tous a été passée sous silence.

Les tests d'alcoolémie, effectués le 24 mars en fin de matinée, ont mis en évidence un taux d'alcool dans le sang de 0,2% quand l'échouement est survenu. Un taux incompatible avec les fonctions de capitaine d'un pétrolier, qui plus est dans une zone aussi dangereuse. Il est, par conséquent, possible de conclure que le capitaine avait ses facultés et son jugement altérés par l'alcool. Altération qui a conduit, en grande partie, au naufrage de l'EXXON VALDEZ.

⁴⁸⁶ National Transportation Safety Board, *Marine Accident Report, Grounding of the U.S. Tankship Exxon Valdez on Bligh Reef, Prince William Sound Near Valdez, Alaska, March 24, 1989, op. cit.*, p. 121, *supra* notre note 482.

⁴⁸⁷ Alaska Oil Spill Commission, *Spill, the Wreck of the Exxon Valdez, Implications for Safe Transportation of Oil: Final Report, op. cit.*, p. 6, *supra* notre note 484.

⁴⁸⁸ National Transportation Safety Board, *Marine Accident Report, Grounding of the U.S. Tankship Exxon Valdez on Bligh Reef, Prince William Sound Near Valdez, Alaska, March 24, 1989, op. cit.*, p. 123, *supra* notre note 482.

166 Le maintien du capitaine Hazelwood à son poste n'est pas surprenant quand on analyse la gestion de son addiction à l'alcool par la compagnie EXXON. En 1985, il avait été hospitalisé pour traiter son alcoolisme. Or, son superviseur, qui suivait sa carrière et aurait dû être informé de ses problèmes, ne l'était pas avant cette hospitalisation. Dès la prise de connaissance de ces faits et conformément aux procédures d'EXXON, son superviseur aurait dû en référer au département médical de la compagnie. Mais avant tout, le médecin de l'hôpital avait recommandé un traitement accompagné d'un suivi. Cependant, rien n'a été entrepris par EXXON pour s'assurer que le traitement était suivi et jamais l'hôpital n'a été contacté⁴⁸⁹. La lutte contre l'alcoolisme nécessite un suivi permanent, des contacts réguliers et non des visites de quelques minutes lors des escales. Lorsqu'un problème technique survient, l'expert est désigné pour le résoudre. Pourquoi ne pas avoir fait de même avec le capitaine Azelwood ? Compte tenu des conséquences potentielles, tant humaines, financières qu'environnementales, la compagnie aurait dû relever le capitaine de ses fonctions jusqu'à ce que ses problèmes d'alcool soient gérés.

167 Suite au départ du capitaine de la passerelle, le second lieutenant avait pour mission de quitter le chenal entrant à hauteur du feu de *Busby Island*. Le contexte particulier requérait la présence du capitaine⁴⁹⁰. Tout d'abord pour des questions juridiques. En effet, selon le manuel d'organisation du pont d'EXXON, dans certains cas, le capitaine ou le second doivent être à la passerelle. Or, le second était de repos. Il incombait donc au capitaine d'être présent. Ensuite, imposait, et impose toujours⁴⁹¹, que tout navire opérant dans la baie du Prince William le soit par un officier étant pilote fédéral. Le capitaine étant le seul pilote fédéral à bord, il avait l'obligation d'être présent à la passerelle.

La présence du capitaine était également requise pour des considérations de gestion de son navire. Le second lieutenant n'avait pas son expérience. La manœuvre à effectuer était pour le moins délicate car si elle était entamée prématurément, elle aurait pour conséquence de faire entrer le navire dans un champ de glace. Il fallait donc manœuvrer au plus près de *Bligh Reef* sans s'y échouer. Tâche ardue pour un officier peu expérimenté dans ce type de

⁴⁸⁹ *Ibid.*, p. 126.

⁴⁹⁰ Alaska Oil Spill Commission, *Spill, the Wreck of the Exxon Valdez, Implications for Safe Transportation of Oil: Final Report, op. cit.*, p. 11, *supra* notre note 484.

⁴⁹¹ AS 08.62.040, 12 AAC 56.100. *Established Boundaries of Compulsory Pilotage Waters of Alaska* : « Specific boundaries of the compulsory pilotage waters of Alaska are as follows: [...]

(2) all waters of Prince William Sound [...]. »

Traduction libre : « Les limites spécifiques des zones de pilotage obligatoire de l'Alaska sont les suivantes : [...]

(2) toutes les eaux de la baie du Prince William [...]. »

manœuvre. En outre, celui-ci et n'avait dormis que cinq à six heures au cours des dernières vingt-quatre heures. Les conséquences de la fatigue ont été démontrées. Elle a une action sur la durée de l'attention qui décroît alors fortement⁴⁹² et elle détériore la mémoire⁴⁹³. Quelle que soit fut l'urgence de ses tâches administratives, elles n'auraient pas dû détourner le capitaine de sa première tâche : assurer la sécurité de son navire.

168 Le cumul de ces différents éléments a conduit le second lieutenant à entamer tardivement la manœuvre sur tribord. Il apparaît que sa perception du temps était faussée par la fatigue. Ainsi, il a estimé avoir effectué un relevé de la position du navire dans la minute de son passage à la hauteur du feu de *Busby Island*. Or, l'enquête a démontré qu'il avait, en réalité, mis entre quatre et cinq minutes pour effectuer cette opération⁴⁹⁴. De plus, lorsqu'il a ordonné de virer de dix degrés tribord, il n'a pas réalisé, tout comme le timonier, que le pilote automatique étant engagé, aucune manœuvre n'était alors possible. Il a fallu six minutes pour qu'il comprenne que le navire ne répondait pas aux ordres. Il a alors donné l'ordre de virer de vingt degrés ; puis dans un ultime effort, deux minutes après, de placer la barre à tribord toute, sans que cela ne permette d'éviter l'échouement.

2) Une organisation des secours défaillante

169 L'organisation mise en place par les États-Unis, en matière de prévention et de lutte contre les pollutions marine par hydrocarbures, avant que ne se produise le naufrage de l'EXXON VALDEZ, mettait en œuvre un nombre important d'acteurs et s'appuyait sur de nombreux textes. Malgré cela, le dispositif mis en œuvre pour lutter contre la pollution a subi des dysfonctionnements.

L'organisation de la prévention et de la lutte contre les pollutions par hydrocarbures repose sur le *Clean Water Act*⁴⁹⁵. Ce texte définit le rôle du plan national d'urgence contre les pollutions par hydrocarbures et autres substances dangereuses (*National Oil and Hazardous*

⁴⁹² WICKENS C. D., *Engineering Psychology and Human Performance*, Colombus, Merrill, 1984, pp. 292-293.

⁴⁹³ WEBB W. B., *Biological Rhythms, Sleep, and Performance*, Hoboken, Wiley, coll. «Studies in Human Performance and Cognition», 1982, pp. 117-118.

⁴⁹⁴ National Transportation Safety Board, *Marine Accident Report, Grounding of the U.S. Tankship Exxon Valdez on Bligh Reef, Prince William Sound Near Valdez, Alaska, March 24, 1989*, op. cit., p. 119, supra notre note 482.

⁴⁹⁵ *Clean Water Act*, 33 USC, Chapitre 26 §1251.

*Substances Pollution Contingency Plan – NCP*⁴⁹⁶). Plan qui, à son tour, définit le rôle des différents acteurs : l'équipe de réponse nationale (*Nationale Response Team – NRT*⁴⁹⁷), l'équipe de réponse régionale (*Regional Response Team – RRT*⁴⁹⁸), les coordinateurs de terrain (*On-scene Coordinators – OSC*⁴⁹⁹). Afin de s'adapter aux spécificités de chaque État et de chaque zone géographique, des plans régionaux sont élaborés par les États⁵⁰⁰. Ainsi, l'État d'Alaska avait, au moment du naufrage, adopté un plan régional (*Alaska Regional Oil and Hazardous Substances Pollution Contingency Plan – RCP*). Enfin, conformément au droit fédéral d'Alaska⁵⁰¹, les industriels, Alyeska et Exxo, avaient élaborés leur propre plan d'urgence.

170 Au titre du *RRT* d'Alaska, le consortium Alyeska était responsable des pollutions par hydrocarbures et, à ce titre, avait la charge des opérations de lutte et de nettoyage⁵⁰². Il devait être en mesure d'acheminer sur site tous les moyens anti-pollution à sa disposition dans les cinq heures suivant le déclenchement du plan d'urgence. Or, depuis 1981, le personnel dédié à la lutte contre la pollution avait vu ses effectifs diminués, ne lui permettant plus d'être opérationnel vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Alyeska fut informé du naufrage de l'EXXON VALDEZ à 00h26. Lorsqu'aux alentours de 03h00, un représentant du département de l'environnement de l'Alaska demanda à Alyeska de faire le nécessaire au plus vite, il lui est confirmé que le matériel anti-pollution est en cours d'acheminement vers le site. Il n'en est rien puisque l'équipement est encore sous hangar et la barge devant l'acheminer en cale sèche pour réparation.

Lorsque le président d'EXXON est informé de l'évènement, il ordonne qu'un autre pétrolier de sa compagnie, l'EXXON BATON ROUGE, rejoigne immédiatement l'EXXON VALDEZ afin de procéder au transfert des hydrocarbures.

⁴⁹⁶ *National Oil and Hazardous Substances Pollution Contingency Plan*, 40 CFR 300.

⁴⁹⁷ *Ibid.*, 40 CFR 300-110.

⁴⁹⁸ *Ibid.*, 40 CFR 300-115.

⁴⁹⁹ *Ibid.*, 40 CFR 300-120.

⁵⁰⁰ *Ibid.*, 40 CFR 300-210 (b).

⁵⁰¹ AS 46.04.030, AS 46.04.055, 18 AAC 75.007.

⁵⁰² AS 46.04.030, AS 46.04.035, 18 AAC 75.445.

Vendredi 25 mars, à 05h00, trente-neuf ouvriers spécialisés dans la lutte anti-pollution arrivent dans les locaux d'Alyeska à Valdez. Il s'agit de l'équipe qui aurait dû arriver sur site dans les cinq heures après l'accident. Il leur faut un certain temps afin de localiser l'équipement anti-pollution qui fut déposé près de la barge par un manutentionnaire. Mais le second manutentionnaire qui devait charger l'équipement sur la barge n'est pas présent. Il faut, donc, faire appel au premier opérateur afin de charger la barge. Ce qui aura pour conséquence d'encore retarder l'appareillage de la barge.

La confusion régnante est aggravée par le fait que chaque acteur impliqué s'estimait compétent⁵⁰³. Le plan d'urgence avait été approuvé par l'état d'Alaska. EXXON estimait, cependant, que compte tenu de l'ampleur de la pollution, il leur incombait de prendre en charge les opérations de nettoyage. C'est ainsi qu'EXXON demande à ce qu'un équipement de transbordement soit chargé sur la barge afin de transférer les hydrocarbures de l'EXXON VALDEZ sur l'EXXON BATON ROUGE. Pour ce faire, des équipements déjà chargés doivent être déchargés ; c'est le cas de quelques barrages flottants. Treize heures se sont écoulées quand la barge rejoint, enfin, l'EXXON VALDEZ. Ce seront trente-huit mille cinq cent tonnes qui seront, au total, relâchées dans les eaux d'Alaska, engendrant des dommages qui inciteront les États-Unis à adopter ultérieurement un nouvel outil de lutte contre la pollution marine : l'*Oil Pollution Act*.

171 Les raisons du naufrage peuvent être imputées à des problèmes d'alcoolisme et à la fatigue. La gestion des équipages d'Exxon a été remise en cause⁵⁰⁴ d'autant plus fortement que les erreurs commises portaient sur des facteurs clairement identifiés et ce depuis fort longtemps⁵⁰⁵. La gestion douteuse de la crise par Alyeska a, par ailleurs, démontré, la nécessité d'un maintien constant des plan d'urgence par les industriels et d'une vigilance accrue de la part des autorités⁵⁰⁶ qui n'ont pas su, en l'espèce, se départir d'une certaine

⁵⁰³ LEACOCK E., *The Exxon Valdez Oil Spill, op. cit.*, p. 17, *supra* notre note 481.

⁵⁰⁴ STEINER R., « Lessons of the Exxon Valdez for the Gulf of Finland », Kotka, Finlande, 2008, p. 4.

⁵⁰⁵ National Transportation Safety Board, *Marine Accident Report, Grounding of the U.S. Tankship Exxon Valdez on Bligh Reef, Prince William Sound Near Valdez, Alaska, March 24, 1989, op. cit.*, p. 170 et suiv., *supra* notre note 482.

⁵⁰⁶ Alaska Oil Spill Commission, *Spill, the Wreck of the Exxon Valdez, Implications for Safe Transportation of Oil: Final Report, op. cit.*, p. 140, *supra* notre note 484.

complaisance vis-à-vis d'Alyeska ou tout au moins n'ont pas exercé leur rôle de garant des intérêts économiques et environnementaux des riverains⁵⁰⁷.

172 Les actions intentées à l'encontre d'Exxon n'aboutiront que dix-neuf ans après la marée noire. En 1994, Exxon a été condamnée à cinq milliards de dollars US de dommages punitifs et à deux cent quatre-vingt-sept millions de dollars de dommages et intérêts par le tribunal d'Anchorage. La compagnie pétrolière a interjeté appel et a vu, en 1997, le montant des dommages punitifs réduit à deux millions et demis de dollars, soit deux fois moins, par la Cour d'appel du neuvième circuit fédéral au motif que « que la société Exxon avait volontairement participé aux activités de lutte contre la marée noire »⁵⁰⁸. Ne se satisfaisant pas de ce verdict, Exxon a saisi la Cour suprême qui, le 25 juin 2008, a décidé de réduire les dommages punitifs à cinq cent sept millions de dollars. Si cette décision peut sembler faire peu de cas du comportement abusif d'Exxon, ainsi que le souligne Christopher Kende « il n'est pas du tout évident que cette conclusion s'impose puisqu'il s'agira toujours d'une question se situant au niveau de la 'reprehensibility' de la conduite concernée »⁵⁰⁹.

⁵⁰⁷ *Ibid.*, p. 138.

⁵⁰⁸ KENDE C., « La Cour Suprême des États-Unis statue dans l'affaire Exxon Valdez : Regard sur les 'punitive damages' » et le droit maritime américain », *DMF 2008*, 698.

⁵⁰⁹ *Ibid.*

B) Le rôle du pilote : le cas du SEA EMPRESS

173 À 20h07, jeudi 15 février 1996, le pétrolier libérien SEA EMPRESS s'est échoué à l'entrée du port de Milford Haven, dans le Pays de Galles, en Grande-Bretagne. Ce pétrolier à simple coque, construit en 1993, transportant cent trente mille tonnes de pétrole brut et deux mille quatre cents tonnes de fuel. Un plan d'urgence a été rapidement mis en œuvre. Le *Marine Pollution Control Unit (MPCU)*⁵¹⁰ a dépêché sept avions de type DC-3 et du matériel de lutte contre la pollution a été acheminé par l'*Oil Spill Response Ltd (OSRL)*. Les quatre remorqueurs qui attendaient le SEA EMPRESS à l'entrée de l'Haven sont immédiatement intervenus et l'ont remis à flot⁵¹¹. Le navire, très endommagé (perte de l'entrepont, gîte de dix-huit degrés à tribord), a été ancré dans le chenal sous la garde des remorqueurs.

Le 16 février, le STAR BERGEN, pétrolier appartenant à la compagnie Texaco Norway AS fleet, a tenté de transféré une partie la cargaison à son bord, mais sans succès en raison du mauvais temps. Celui-ci s'aggravant avec un vent à quarante nœuds, les autorités ont tenté, le 17 février, d'orienter le pétrolier face au vent ; la manœuvre fut un échec et le SEA EMPRESS s'échoua à nouveau.

Le 18 février, à 5h30, comme la tempête ne faiblissait pas et endommageait le navire, l'équipage a été hélitreuillé. Trois remorqueurs ont ensuite remis, à nouveau, le SEA EMPRESS à flot. Les deux jours suivants virent se succéder les tentatives de remise à flots

⁵¹⁰ Suite au naufrage du Torrey Canyon en 1967, le gouvernement britannique, estimant qu'il n'était pas concevable en pareil cas d'attendre la réaction de l'armateur concerné, il lui revenait d'organiser et conduire la lutte contre la pollution marine. Le MPCU a pour principale tâche de maintenir à niveau le plan d'urgence national (*National Contingency Plan*) et le plan d'urgence national contre les pollutions par hydrocarbures (*National Oil Spill Contingency Plan*) et d'en assurer l'exécution. Il a également pour tâche d'assurer un suivi des déversements d'hydrocarbure et de diriger les interventions en mer. Enfin, il met en place les centres associés d'intervention (*Joint Response Center - JRC*) et assiste les autorités locales dans la coordination de l'équipement et du nettoyage du littoral pollué : « Merchant Shipping Act 1995 » (c.21), section 293, modifié par « Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 » (c. 28) et abrogé par « Marine Safety Act 2003 » (c. 16). Ce dernier texte ne fait plus distinction entre « pétrole » et « autres substances » ; ne sont mentionnées que les « substances dangereuses ». En outre les pouvoirs du Secrétaire d'État ou de son représentant sont plus détaillés.

Afin de rationaliser l'organisation des secours maritimes, la Grande-Bretagne a créé, le 1^{er} avril 1998, la *Maritime and Coastguard Agency*. Celle-ci est le produit de la fusion de la *Marine Safety Agency* et de la *Coastguard Agency* qui était, elle-même le produit de la fusion des *HM Coastguard* et des MPCU.

⁵¹¹ HARRIS C., « The Sea Empress Incident: Overview and Response at Sea », in *Proceedings of 1997 Oil Spill Conference*, Washington D.C., American Petroleum Institute, 1997, p. 1.

tandis que la situation s'aggravait puisque la quantité de pétrole échappée après le premier échouement était de deux mille tonnes, et s'élevait à vingt mille tonnes le 20 février⁵¹².

Après que le navire a pu être renfloué le 21 février grâce à l'injection de gaz dans ses citernes latérales. Il a été conduit à un quai désaffecté du port d'Herbrandston. Le pompage des cinquante-huit mille tonnes de pétrole restant dans les cuves a débuté le 23 février pour s'achever le 4 mars. Au total, du 15 au 21 février, le SEA EMPRESS aura perdu environ soixante-douze mille tonnes de pétrole brut.

174 Après examen, on constate que la coordination des moyens de lutte contre la pollution a correctement fonctionné entre le MPCU, le JRC⁵¹³, les autorités du port de Milford Haven et celles du Comté de Dyfed. Il apparaît clairement, en revanche, que l'attitude du pilote, en particulier le fait qu'il n'ait pas établi une communication satisfaisante avec le capitaine (1) a été rapidement considérée comme la principale responsable de la pollution. Par ailleurs, de nombreux dysfonctionnements dans l'organisation du port de Milford Haven, combinés aux éléments cités ci-dessus, ont conduit le SEA EMPRESS à souiller les côtes du Pays de Galles (2).

1) Une erreur humaine occultant une communication déficiente

175 L'un des tous premiers reproches faits au pilote du SEA EMPRESS a été d'avoir embarqué tardivement. On a également critiqué sa décision de ne pas avoir retardé l'entrée du navire dans le port dans l'attente de la marée très proche car l'existence de forts courants rendait la manœuvre difficile. Dans le rapport remis après son enquête, le capitaine Marriott, inspecteur en chef des accidents maritimes, a cependant conclu que l'étale fournissait au pilote un délai suffisant pour engager sans risque le navire dans le chenal d'accès au port de Milford Haven⁵¹⁴. Rien ne justifiait donc la décision qu'il a prise.

⁵¹² CEDRE, « Pollution du Sea Empress au Pays de Galles », *Bulletin d'information du CEDRE*, n° 7, 1996, p. 5, [en ligne] <<http://www.cedre.fr/fr/publication/bulletin/bull7.pdf>>, consulté le 23 juillet 2010.

⁵¹³ Un JRC est un centre de gestion des opérations de nettoyage du rivage piloté par un comité directeur. Dans le cas du Sea Empress, ce comité était composé du MPCU, des autorités portuaires de Milford Haven et de celles du comté.

⁵¹⁴ Marine Accident Investigation Branch, *Report of the Chief Inspector of Marine Accidents into the grounding and subsequent salvage of the tanker Sea Empress at Milford Haven between 15 and 21 February 1996*, Southampton, The Stationary Office, 1997, p. 20.

176 Le rapport souligne que le pilote était conscient des dangers potentiels dus à la marée descendante. Il avait en effet appliqué l'approche du « cône de sécurité » qui permet de faire évoluer le navire au plus près du milieu du chenal en eau profonde⁵¹⁵. Malgré cette manœuvre, il n'a pas détecté suffisamment tôt les courants de marée montante. Lorsqu'il s'est aperçu qu'ils faisaient dévier le navire de sa route, il a opéré une correction de cinq degrés qui s'est avérée insuffisante au regard de la force des courants et du tonnage du navire. Il ne donc fait aucun doute que la cause immédiate du naufrage du SEA EMPRESS réside dans la mise en œuvre de mesures inappropriées.

177 Quand le pilote est à la passerelle, il n'est pas un acteur isolé, sans pouvoir communiquer avec l'équipage et notamment avec le capitaine. Tout au contraire, avant même que la phase de pilotage ne débute⁵¹⁶, il est tenu de se concerter avec le pilote sur sa feuille de route⁵¹⁷ et les changements à y apporter éventuellement comme cela lui est imposé par le manuel de navigation de la compagnie Acomarit, gestionnaire technique du navire, ainsi que le guide des procédures de pont de l'OMI⁵¹⁸. Or, le rapport d'enquête souligne une carence en la matière⁵¹⁹ : le pilote n'a pas fait part de ses intentions au capitaine et ce dernier ne s'est pas enquis de savoir si la route du navire devait être maintenue ou modifiée. Le pilote a expliqué à la commission d'enquête que c'est ainsi que les pilotes agissent habituellement. De même, le capitaine n'a demandé aucune explication au pilote, lui laissant la totale maîtrise du navire⁵²⁰, car telle était la pratique des capitaines touchant les ports du Pays de Galles.

178 La part de responsabilité du pilote dans sa mauvaise appréciation de la situation ne saurait être minimisée ou relativisée. Les conditions dans lesquelles le naufrage est survenu

⁵¹⁵ *Ibid.*, annexe 2.

⁵¹⁶ *Ibid.* : « Any amendments to the plan should be agreed [...] before pilotage commences. »
Traduction libre : « Toutes les modifications à la feuille de route doivent être acceptées [...] avant le début des opérations de pilotage. »

⁵¹⁷ *Ibid.*, p. 22 : « The pilotage passage plan will need to be discussed with the pilot as soon as he comes on board. »
Traduction libre : « La feuille de route de pilotage devra être discutée avec le pilote dès son arrivée à bord. »

⁵¹⁸ International Chamber of Shipping, *Bridge Procedures Guide*, 2^{ème} éd., Londres, Witherby & Co., 1990.

⁵¹⁹ Marine Accident Investigation Branch, *Report of the Chief Inspector of Marine Accidents into the grounding and subsequent salvage of the tanker Sea Empress at Milford Haven between 15 and 21 February 1996*, op. cit., p. 95, *supra* notre note 514.

⁵²⁰ International Chamber of Shipping, *Bridge Procedures Guide*, p. 24, *supra* notre note 518 : « she's all yours pilot. »
Traduction libre : « il est (le navire) tout à vous pilote. »

illustre les défaillances que le modèle proposé par Reason tente de prévenir ; elles mettent en évidence les risques encourus lorsque les acteurs s'écartent des prescriptions, des documents officiels, leurs erreurs pouvant, en outre, contrecarrer les mesures qui ont été élaborées et mises en œuvre pour sécuriser la chaîne du transport maritime. Enfin, outre les erreurs commises à bord du SEA EMPRESS, des facteurs organisationnels à terre peuvent nous éclairer sur les raisons d'un tel accident.

2) De la formation et de la gestion des pilotes : une chaîne organisationnelle défectueuse

179 Il a été reproché au pilote âgé de trente-trois ans, d'être trop jeune et inexpérimenté⁵²¹. Il avait rejoint la station de pilotage, qui était son premier poste, en octobre 1992. En janvier 1993, il avait obtenu l'autorisation de piloter des navires d'une capacité maximale de trente-mille tonnes de port en lourd (tpl)⁵²². En janvier 1994, bien qu'il ne se fût entraîné que sur sept navires d'envergure, dont un seul entrant, il avait demandé à prendre en charge des navires pouvant atteindre soixante-mille tpl. Sa demande ayant été acceptée, il avait effectué dix-neuf voyages dont sept sur des navires entrants. Il avait été reconnu apte, en mai 1994, à piloter des navires pouvant aller jusqu'à quatre-vingt-dix mille tpl. Il s'était entraîné pendant un an à piloter des navires dépassant ce tonnage ; sept en tout dont cinq entrant. Grâce à ces entraînements, il avait été autorisé, en mai 1995, à piloter des navires pouvant atteindre cent-cinquante-mille tpl. Par la suite, il avait effectué quatre sorties en tant que pilote et une en tant que pilote assistant sur des navires de plus de quatre-vingt-dix mille tpl. Parmi eux, deux seulement étaient des pétroliers de plus de cent mille tpl entrants.

En moins de quatre ans, le pilote était donc passé du statut de débutant à celui de pilote habilité à prendre en charge des navires atteignant cent-cinquante mille tpl. Que cela soit à titre d'exercice ou de prise en charge effective, il avait piloté, au moment du naufrage, trente-sept navires dont quinze entrants, et parmi ces derniers, seuls deux dépassaient cent mille tpl. Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur les qualités professionnelles du pilote, ni sur ses capacités, mais il ne nous paraît pas raisonnable d'avoir confié un navire de plus de

⁵²¹ GAMMON C., « Remember the Sea Empress Disaster? », *Night & Day*, 21 juillet 1996, pp. 18–19.

⁵²² Le port en lourd est la limite de charge ou le chargement maximum permis par les règles internationales de sécurité. Pour de plus amples développements sur les mesures de poids en transport maritime : MOUREAU M., *Guide pratique pour le système international d'unités (SI)*, 2^{ème} éd., Technip, 1996, p. 25.

centre-quarante-sept tpl entrant à un pilote qui n'avait qu'une expérience très limitée sur de navires d'une telle envergure, *a fortiori* dans un chenal connu pour être traversé par de forts courants lors des marées montantes. La question de l'entraînement et des autorisations données aux pilotes est donc centrale.

180 Un autre facteur organisationnel n'a pas contribué à clarifier la situation. Si depuis le *Pilotage Act* de 1987⁵²³, la *Milford Haven Pilotage Limited* gère le recrutement des pilotes, tout ce qui a trait aux autorisations de piloter⁵²⁴ ou à la discipline⁵²⁵ relève de l'autorité portuaire compétente, à savoir la *Milford Haven Port Authority* qui est responsable des services de pilotages proposés ainsi que de la compétence des pilotes⁵²⁶.

L'enquête a mis en lumière de vives tensions entre l'autorité portuaire de *Milford Haven* et les pilotes. Ainsi, lorsque le commandant du port, lui-même ancien pilote dans l'estuaire de la Tamise, a pris ses fonctions, il a souhaité accompagner les pilotes afin de se familiariser avec les pratiques locales. Ces derniers s'opposèrent à cette initiative car ils y voyaient une intrusion dans l'exercice leurs fonctions. Les relations exécrables qui ont fini par se nouer entre l'autorité portuaire et les pilotes⁵²⁷ a amené ces derniers à affirmer que la *Milford Haven Port Authority* était incapable de les entraîner correctement et que sa volonté de réduire les coûts aurait nui au maintien de la sécurité. Selon eux, l'échouement du SEA EMPRESS lui aurait été en conséquence imputable⁵²⁸. Cet argument ne peut être retenu quand l'on sait que ce qui a trait aux entraînements et au management des pilotes avait été délégué à

⁵²³ *Pilotage Act 1987*, (c. 21).

⁵²⁴ *Ibid.*, section 3 (1) : « [...] competent harbour authority may authorise such persons to act as pilots [...] ; and such an authorisation shall specify the area within which it has effect [...]. »
Traduction libre : « [...] l'autorité portuaire compétente peut autoriser ces personnes à exercer en tant que pilotes [...] ; une telle autorisation devra spécifier la zone dans laquelle elle a effet [...]. »

⁵²⁵ *Ibid.*, section 3 (5) : « A competent harbour authority may suspend or revoke an authorisation granted by it under this section [...]. »
Traduction libre : « Une autorité portuaire compétente peut suspendre ou révoquer une autorisation accordée en vertu du présent article [...]. »

⁵²⁶ *Ibid.*, section 2.

⁵²⁷ Marine Accident Investigation Branch, *Report of the Chief Inspector of Marine Accidents into the grounding and subsequent salvage of the tanker Sea Empress at Milford Haven between 15 and 21 February 1996*, *op. cit.*, p. 30, *supra* notre note 519 : « It was evident that there was a deep rift between MHPA management and the pilots. »
Traduction libre : « Il était évident qu'il y avait une profonde rupture entre le management du port et les pilotes. »

⁵²⁸ *Ibid.*

la *Milford Haven Pilotage Limited*, et ce, depuis 1988. Que des insuffisances en matière de formation aient été relevées, cela semble indiscutable ; que cela soit du fait des autorités portuaires, il est permis d'en douter.

181 Le manque de moyens est un argument soulevé souvent à juste titre afin d'expliquer des accidents, qu'ils soient maritimes ou non⁵²⁹. Dans le cas du SEA EMPRESS, le mauvais fonctionnement du radar du port depuis octobre 1995 n'a pas manqué d'attirer l'attention. Comment expliquer une telle situation en un tel lieu ? La commission d'enquête a souligné que la non-disponibilité du radar n'avait eu aucune conséquence sur l'incident étudié. Allant plus loin, elle a affirmé que même si le radar avait été opérationnel et avait correctement fonctionné, l'échouement n'aurait pu être évité. Certes, en l'occurrence le manque de moyens n'a pas été une des causes de l'incident ; il n'en demeure pas moins qu'il y avait là une faille dans le schéma opérationnel susceptible d'être à l'origine d'un incident.

182 Les principales causes du naufrage du SEA EMPRESS sont donc la mauvaise appréciation de la situation par le pilote et une communication défailante entre celui-ci et le capitaine du navire. En conséquence, la commission d'enquête a recommandé tant au département des transports⁵³⁰ qu'à l'autorité portuaire de Milford Haven⁵³¹ de revoir les conditions dans lesquelles les pilotes étaient formés et évalués. Se conformant à cette recommandation, l'autorité portuaire a amendé ses règles de pilotage en décidant que deux pilotes seraient désormais affectés sur tout navire de cent-vingt mille tpl ou plus⁵³².

183 Elargissant le champ d'investigation de la commission d'enquête, le rapport Donaldson⁵³³ a complété les recommandations faites par le capitaine Marriott. Dans un souci de juste et pleine représentation de l'intérêt général, il a tout d'abord proposé que le pouvoir simplement passif du représentant du Secrétaire d'État, *SOSREP*⁵³⁴, soit pleinement

⁵²⁹ VEYRET Y., BEUCHER S., REGHEZZA M., *Les risques*, Paris, Bréal, coll. «Amphi Géographie», 2004, p. 103.

⁵³⁰ Marine Accident Investigation Branch, *Report of the Chief Inspector of Marine Accidents into the grounding and subsequent salvage of the tanker Sea Empress at Milford Haven between 15 and 21 February 1996*, op. cit., p. 105, supra notre note 519.

⁵³¹ *Ibid.*, p. 103.

⁵³² *Ibid.*, p. 29.

⁵³³ Environment, Transport & Regional Affairs Committee, *Command and Control: Report of Lord Donaldson's Review of Salvage and Intervention and Their Command and Control*, Londres, The Stationary Office, 1999.

⁵³⁴ *Secretary of State's representative.*

affirmé⁵³⁵, quand bien même cela n'aurait pour effet que de confirmer les options prises par les sauveteurs et l'autorité portuaire. C'est pourquoi Lord Donaldson a proposé de rappeler dans le plan d'urgence national que le *SOSREP* a voix décisive en matière de pollution marine⁵³⁶. En outre et afin d'épauler le *SOSREP* dans ses prises de décision, le rapport Donaldson a recommandé que la *Maritime and Costguard Agency* élabore une base de données identifiant les compétences de ses équipes en matière de sauvetage et de pollution et précisant leur localisation⁵³⁷.

184 Les présentes analyses démontrent que tout acteur du transport maritime, la compagnie maritime ou le pilote sans oublier l'équipage et le capitaine, peut être source de risque. Cette source est rarement isolée et se cumule à d'autres en diverses proportions. La difficulté sera de toutes les identifier afin de prendre les mesures interdisant toute défaillance de la part des acteurs.

⁵³⁵ *Ibid.*, recommandations 9, 10 et 11, pp. 64-65.

⁵³⁶ *Ibid.*, recommandations 3, p. 62.

⁵³⁷ *Ibid.*, recommandations 16, p. 66.

Section 2 La diversité des facteurs techniques

185 La nécessité ou l'envie de découvrir de nouvelles terres a, sans cesse, poussé l'homme à améliorer ses moyens de navigation. Grâce aux progrès des techniques, les vaisseaux ronds assyriens du XVIII^e siècle avant J.-C.⁵³⁸ et les navires porte-conteneurs de 2014 n'ont plus en commun que de se mouvoir dans un milieu particulièrement dangereux.

Les risques à affronter sont toujours les mêmes, malgré l'évolution de la construction navale et de l'art de la navigation. Certes, une expédition maritime est moins tributaire des vents, et court moins le risque de se briser sur des récifs du fait de la conjonction de vents et de courants le dressant sur les côtes. L'accidentologie moderne démontre cependant que les océans sont encore loin d'être de longs fleuves tranquilles⁵³⁹.

186 La faculté qui est donnée à tout un chacun d'être informé, quasiment en temps réel, des fortunes de mer, grâce aux nouvelles techniques d'information, donne la fausse impression que les accidents en mer, a fortiori quand ils ont des conséquences sur l'environnement, sont aussi nombreux qu'auparavant. Il semble que, peu ou prou, les expéditions sont toujours aussi vulnérables que du temps de l'Invincible Armada au XVI^e siècle⁵⁴⁰ en raison de l'inaction des professionnels en la matière.

187 La perception du transport maritime fait, donc, l'objet de deux *a priori* erronés de la part du grand public : du fait des techniques actuelles, les navires devraient s'être affranchis des risques maritimes ; si autant de naufrages et accidents surviennent, cela ne peut s'expliquer que par une volonté de faire primer les intérêts économiques sur ceux de la sécurité.

188 Ce type de raisonnement s'applique également au monde sous-marin et plus exactement aux activités d'exploitation de ce domaine. En effet, si les océans furent très tôt

⁵³⁸ Pour de plus amples détails sur les marines chaldéenne et assyrienne : GUSTAVE-TOUDOUZE G., DE LA RONCIERE C., TRAMOND J., Cdt RONDELEUX, DOLLFUS C., DUBARD P., *Histoire de la Marine, op. cit.*, p. 7, *supra* notre note 104.

⁵³⁹ En 2008, soixante-quinze navires ont été déclarés en perte totale. Ce qui au regard du pourcentage de la flotte mondiale, 0,15%, est peu. Mais qui au regard des techniques actuelles peut sembler encore trop. IUMI, *Casualty and world fleet statistics - Analysis*, Zurich, 2008, [en ligne] <http://mediasuite.svv.ch/mediaserver/api/getMediadata.cfm?media_id=2956&mandator=fw40_mandator_0235> consulté le 20/11/2010.

⁵⁴⁰ Flotte espagnole armée par Philippe II d'Espagne afin d'appuyer les *Tercios* de Flandre dans leur tentative de conquête de l'Angleterre en 1588. Elle était composée de 130 navires transportant 30 000 hommes. Si deux navires espagnols seulement ont été détruits par les anglais, 17% de la flotte ont été anéantis par les éléments au large de l'Irlande.

l'objet de vénération⁵⁴¹, les hommes ont, également, cherché à percer les mystères des fonds marins. Là encore, les bathyscaphes d'Auguste Piccard de 1960⁵⁴² ou les robots sous-marins téléopérés (*Remote Operated Vehicule : ROV*) de 2010 n'ont pas grand-chose à voir avec la Colympha, cloche à plonger inventée par Alexandre le Grand en 325 av. J.-C.

Chaque avancée technique, chaque progrès permet de repousser les limites d'hier mais fait apparaître, par la même occasion, de nouveaux risques, car l'environnement change, que ce soient les températures, la pression, le degré de salinité, les courants, et les acteurs n'ont évidemment aucune expérience du monde qu'ils découvrent.

189 L'élément marin, en surface comme en profondeur, est, donc, source de risques qu'il serait illusoire, bien que souhaitable, de vouloir canaliser et contrôler. On ne peut tout au plus que les gérer. La gestion des risques liés à l'exploitation de la Zone⁵⁴³ est en conséquence forcément différente de celle prenant en charge les risques de la navigation. Cependant, l'analyse de la catastrophe de la plate-forme DEEPWATER HORIZON (Section 1) survenue en avril 2010 dans le golfe du Mexique et celle du naufrage du navire pétrolier PRESTIGE au large de l'Espagne le 13 novembre 2002 (Section 2) permettent de dégager des points communs entre elles conduisant à dépasser la simple question des facteurs techniques.

⁵⁴¹ Dans la mythologie grecque, le premier dieu marin a été Pontos, un des fils de Gaïa. Il a engendré, avec Gaïa, Nérée, le « vieillard de la mer ». On trouve également dans le panthéon grec, d'autres divinités marines telles que Glaucos, Poséidon, Triton. La mythologie finlandaise possède également son dieu de la mer : Ahti, tout comme Yemoja est adoré en Afrique. Et ce ne sont là que quelques exemples. Pour un aperçu des divinités marines : MORERI L., *Le grand dictionnaire historique, ou le mélange curieux de l'histoire sacrée et profane*, Paris, 1759, BNF - Tolbiac - Rez-de-jardin – magasin, Réserve des livres rares, cote RES-G-330.

⁵⁴² PICARD J., *Profondeur 11 000 mètres*, Paris, Arthaud, 1961.

⁵⁴³ CNUDM, partie XI.

190 A l'époque de la marine à voile, les risques liés aux expéditions transocéaniques pesaient de tout leur poids sur l'armateur et le capitaine qui représentait et gérait les intérêts engagés dans l'expédition. Au XIX^{ème} siècle, les progrès techniques ont diminué progressivement la fréquence de leur survenance et leurs conséquences. Tout au long du XX^{ème} siècle, le développement des techniques de propulsion, de communication et de conteneurisation a permis de grandement réduire ces risques.

Cependant, alors que les systèmes embarqués sont plus nombreux d'année en année, que les systèmes de suivi du trafic⁵⁴⁴ et de géolocalisation des navires⁵⁴⁵ comme de la marchandise⁵⁴⁶, sont de plus en plus efficaces, les États côtiers sont régulièrement l'objet de pollutions, bien souvent par hydrocarbures. Que cela signifie-t-il ? Que les mers et océans sont encore et toujours sources de dangers et que l'homme ne maîtrise pas les éléments naturels ? La réponse est dans la question. Pour en avoir la confirmation, il est nécessaire de porter toute son attention sur le navire, cet « engin apte à affronter les dangers de la mer et qui est habituellement utilisé pour effectuer une navigation maritime »⁵⁴⁷.

Un des fondements de la sécurité en mer est ici rappelé : le navire doit être « apte à affronter les dangers de la mer ». Car faute de quoi, il se transforme en source de risque (A). Le cas du naufrage du pétrolier PRESTIGE en est un exemple flagrant.

⁵⁴⁴ *SafeSeaNet* : système communautaire de centralisation d'informations sur le suivi des navires et de leurs marchandises. Les informations sont fournies par les navires aux États membres qui les mettent à la disposition des autres États.

⁵⁴⁵ *Automatic Identification System (AIS)* : système de localisation et d'identification des navires fournissant le nom du navire, sa position, sa vitesse dans le but de réduire les risques d'abordage. Les messages sont émis toutes les deux à douze secondes et sont accessibles à toute personne munie d'une VHF.

Long Range identification and Tracking of Ships (LRIT) : système permettant de connaître en tout point du globe, par satellite, la position des navires, mis en œuvre en 1^{er} janvier 2009. Il fournit l'identification du navire et sa position. Les messages sont émis toutes les six heures et ne peuvent être interceptés que par les États.

Marine Resources Assessment Groupe Ltd pour le compte de la Direction générale des Affaires maritimes et de la pêche de la Commission européenne, *Legal aspects of maritime monitoring & surveillance data*, Communautés européennes, 2009.

⁵⁴⁶ *Géolocalisation Optimisation et Sécurisation du Transport de Conteneurs (GOST)* : projet d'utilisation d'une plate-forme d'intermédiation couplée à des solutions technologiques permettant le suivi et la sécurisation du transport de conteneurs. Projet développé par AETS, le CRITT Transport et Logistique (Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologie), De Rijke Intermodal, ELA Innovation, la GMP, JP Geo, Linga, Narval Logistics Software, Novatrans, la SNCF, la SOGET, les Transports Buffard, l'Université du Havre, Xas Services et soutenu par le Pôle de compétitivité Nov@log.

⁵⁴⁷ VIALARD A., *Droit maritime*, PUF, Collection «Droit fondamental», 1997.

191 Le retour d'expérience nous a appris qu'il ne fallait pas avoir une vision trop simpliste des événements catastrophiques car les analyses n'identifient qu'un élément déterminant et se révèlent bien souvent incomplètes.

Précisément, lorsque l'on procède à l'analyse de la gestion de la crise (B) générée par le naufrage du PRESTIGE, plus particulièrement lors de ses phases les plus critiques, l'on s'aperçoit de la réapparition d'un élément, l'humain, qui semblait avoir disparu pour laisser place aux facteurs techniques.

A) Le navire source de risque

192 Quel que soit leur type, les navires doivent être en état de navigabilité (*seaworthiness*). Cela suppose qu'ils soient conçus pour affronter les éléments. L'exploitation est un autre facteur à prendre en compte car un navire est rarement exploité par le même armateur durant son existence et peut même changer de destination. Si la majorité des navires respecte les normes internationales, l'exploitation de certains peut être source d'inquiétude⁵⁴⁸. Le premier axe de recherche concerne, donc, les normes de construction et d'exploitation du navire (1).

193 Un navire n'est qu'un corps inerte. Il prend vie grâce à des hommes et des femmes constituant un équipage qui gère le quotidien. Cet équipage s'appuie sur une compagnie qui structure les activités des différents acteurs à moyen et long terme. Dans une certaine mesure, ceux-ci dépendent également de leur État de pavillon et des États dont le navire côtoie les eaux. Cette multitude d'acteurs s'influencent mutuellement, mais cette interaction est trop souvent cloisonnée. En prenant en compte le concept d'attention vigilante développé par la théorie des Organisations à haute fiabilité, il serait probablement possible de mieux appréhender les risques (2).

1) Les normes de construction et d'exploitation

194 La sécurité maritime est assurée à deux étapes : lors de l'élaboration et de la construction du navire puis tout au long de son exploitation. Ces phases soulèvent deux problèmes : le premier est l'âge avancé de certains navires conçus selon des principes qui se sont avérés, avec le temps, moins fiables qu'on ne le pensait tout d'abord ; le second résulte du fait qu'ils ne répondent plus aux normes de sécurité en raison de la prolongation de leur exploitation, et ce malgré les modifications successives qu'on a pu leur apporter et l'obtention éventuelle de diverses certifications.

195 Trois ans après le naufrage du pétrolier ERIKA au large des côtes françaises, le navire-citerne PRESTIGE a fait naufrage, le 13 novembre 2002, dans la ZEE de l'Espagne, à

⁵⁴⁸ OCDE, Directorate for science, technology and industry, Maritime transport committee, *The removal of insurance from substandard shipping*, OCDE, 2004, [en ligne] <<http://www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf>>, consulté le 4 août 2010.

cent trente milles marins du littoral⁵⁴⁹, et a laissé s'échapper soixante-quatre mille tonnes de fioul lourd⁵⁵⁰.

196 Le pétrolier bahaméen PRESTIGE était de type AFRAMAX⁵⁵¹ (81 564 tonnes pel) construit au Japon en 1976⁵⁵². Il faisait partie de ces navires AFRAMAX ayant à l'époque plus de quinze ans d'âge et qui, pour la plupart, étaient des navires pré-MARPOL⁵⁵³.

Le PRESTIGE appartenait à la catégorie 1⁵⁵⁴ des pétroliers soumis à la règle 13G de l'annexe I de la convention MARPOL⁵⁵⁵. Cette règle exige que les pétroliers répondent aux exigences de la règle 13F et soient dotés en conséquence de doubles coques et de doubles fonds ou de dispositifs équivalents, dans un délai maximal de vingt-cinq ans au plus tard à compter de la date de leur livraison.

⁵⁴⁹ BEAmer, *Perte totale suite à avarie de coque du pétrolier bahaméen PRESTIGE survenue dans l'ouest de la Galice - 13-19 novembre 2002 - Contribution provisoire au rapport d'enquête technique*, 2003, [en ligne] <http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf_100.pdf>, consulté le 5 août 2010.

⁵⁵⁰ <<http://www.cedre.fr/fr/accident/prestige/index.php>>.

⁵⁵¹ AFRAMAX : troisième catégorie du barème A.F.R.A. (Average Freight Rate Assessment), soit de l'ordre de 80 000 tonnes de port en lourd (tpl). Les AFRAMAX sont une des catégories de navires-citernes les moins modernisées. Les quatre autres catégories de navires-citernes sont :

- VLCC : 250 000 tonnes pel.
- SUEZMAX : 150 000 tonnes pel.
- PANAMAX : idem que les AFRAMAX mais avec une largeur différente.
- HANDYSIZE : 45 000 tonnes pel.

[en ligne] <<http://www.skibskredit.dk/Default.aspx?ID=409>>, consulté le 6 août 2010.

⁵⁵² Chantier naval HITACHI ZOSEN à Maizuru, Japon, [en ligne] <<http://www.total.com/fr/nos-energies/petrole/explorer-et-produire/nos-savoir-faire/offshore-profond/total-acteur-de-refe>>, consulté le 6 août 2010.

⁵⁵³ C'est-à-dire un pétrolier qui ne dispose pas de citernes à ballast séparé en localisation défensive.

⁵⁵⁴ CATÉGORIE 1 : pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes transportant du pétrole brut, du fioul, de l'huile diesel lourde ou de l'huile de graissage en tant que cargaison, et des pétroliers d'un port en lourd supérieur ou égal à 30 000 tonnes transportant d'autres hydrocarbures, qui ne sont pas conformes aux prescriptions de localisation défensive des ballasts séparés (communément appelés pétroliers pré-MARPOL).

⁵⁵⁵ Nation Unies, Recueil des traités, volume 1340, n° 22484, *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires*, Londres, 2 novembre 1973, [en ligne] <<http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201340/v1340.pdf>>, consulté le 8 août 2010.

Nations Unies, Recueil des Traités, volume 1340, n° 22484, Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.

Le PRESTIGE avait subi les modifications requises qui avaient été approuvée par l'American Bureau of Shipping (ABS⁵⁵⁶). Malgré cela il ne répondait pas aux nouvelles exigences en matière de sécurité qui n'ont plus rien à voir avec celles qui prévalaient vingt-six ans auparavant. Il est aisé de comprendre pourquoi les navires pré-MARPOL ont d'ailleurs fait l'objet d'une élimination progressive. Le PRESTIGE devait être retiré du service en mars 2005 dans le cadre du retrait des pétroliers simple coque.

Dans le cas qui nous occupe, il faut reconnaître qu'en procédant à tous les travaux qui leur ont été imposés, les responsables ont tenté d'appliquer des règles de sécurité modernes à un navire à l'architecture ancienne : méthode que l'on pourrait être tenté d'assimiler à l'application d'un « cautère sur une jambe de bois ».

197 Il est légitime d'exiger un suivi et une mise aux normes des navires, quel que soit leur type. L'un des dangers qui guette le navire est la rupture de poutre⁵⁵⁷ qui peut être due à une mauvaise résistance des matériaux, à la fatigue des structures ou à un mauvais chargement. L'étude de la résistance des matériaux est donc l'une des premières tâches des architectes navals. L'acier est, actuellement, le plus répandu des matériaux de construction les plus résistants ; l'aluminium est cependant de plus en plus employé en raison d'un meilleur rapport résistance/poids que celui de l'acier. Mais ce n'avait pas été le cas du PRESTIGE.

Le navire doit donc résister aux différentes charges qu'il subira et il doit être également suffisamment solide pour « résister aux effets hydrostatiques et hydrodynamiques auxquels il est soumis en mer »⁵⁵⁸. Les forces que le navire aura à supporter tout à long de sa carrière sont multiples (transversales, longitudinales) et affectent le pont comme la quille, les membrures comme les cloisons.

198 Dans le cadre de l'enquête technique concernant le naufrage du PRESTIGE⁵⁵⁹, les enquêteurs du Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (BEAmer)⁵⁶⁰, n'ont relevé aucune

⁵⁵⁶ Société de classification American Bureau of Shipping, [en ligne] <<http://www.uncsd2012.org@thefuturewewant.html>>, consulté le 8 août 2010.

⁵⁵⁷ Un navire se comporte sur l'eau comme une poutre.

⁵⁵⁸ BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p. 236, supra notre note 240.

⁵⁵⁹ BEAmer, *Perte totale suite à avarie de coque du pétrolier bahaméen PRESTIGE survenue dans l'ouest de la Galice - 13-19 novembre 2002 - Contribution provisoire au rapport d'enquête technique*, op. cit., supra notre note 549.

anomalie en ce qui concernait les calculs de résistance de la coque et les détails de structure. Leur attention s'est portée en revanche sur les cloisons à plans alternés. Ce type de cloison a été usité de 1950 à 1970 et l'est toujours pour les vraquiers malgré sa faible résistance aux pressions hydrostatiques⁵⁶¹ qui nécessite la pose de poutres horizontales permettant de rigidifier l'ensemble. Ces serres sont d'une grande efficacité mais ne facilitent pas le nettoyage des cloisons.

L'inconvénient majeur de ces cloisons est qu'elles se corrodent facilement faute de bénéficier d'une bonne protection interne. En outre, la dissymétrie des poutres génère des contraintes inégales qui peuvent endommager les soudures. Ces détériorations nécessitent des interventions régulières. Or, il a été relevé⁵⁶² que le PRESTIGE avait subi de nombreuses réparations de coque de 1991 à 2001, systématiquement au milieu du navire (couples 61 à 81) ; c'est dans cette zone que la cloison incriminée, la cloison du couple 71, s'est effondrée.

199 Les risques liés aux cloisons à plans alternés sont tels que le *BEAMer* n'hésite pas à affirmer qu' « il semble que cette structure puisse présenter sur le long terme un risque d'affaiblissement vis-à-vis des efforts de compression latéraux »⁵⁶³ et qu' « il est légitime de s'interroger sur les contraintes résiduelles dans les différents éléments de la structure suite aux réparations successives de 2001 et des années antérieures »⁵⁶⁴.

200 Il apparaît, en outre, que lors de la visite annuelle du PRESTIGE à Dubaï du 16 au 26 mai 2002, les citernes de ballastage n°2 bâbord et tribord n'avaient pas été inspectées par le surveillant d'ABS à Dubaï car ce dernier avait jugé que la visite des ballasts était « not applicable ». Il n'avait donc pas été possible de constater si l'état des citernes nécessitait des travaux. Cette situation était d'autant plus fâcheuse que l'exploitation du PRESTIGE présentait des particularités. En effet, en conformité avec la règle 13G de *MARPOL*, deux citernes avaient été affectées au ballastage. Cela signifiait que durant les voyages, ces citernes

⁵⁶⁰ Le *Beamer* a été créé en décembre 1997. Il a pour mission première de réaliser les enquêtes techniques suite aux événements de mer, [en ligne] <<http://www.seine-maritime.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Securite-et-Defense>>, consulté le 3 septembre 2010.

⁵⁶¹ Pressions exercées par l'eau sur la surface d'un corps immergé.

⁵⁶² *BEAMer, Perte totale suite à avarie de coque du pétrolier bahaméen PRESTIGE survenue dans l'ouest de la Galice - 13-19 novembre 2002 - Contribution provisoire au rapport d'enquête technique, op. cit., p. 28, supra* notre note 549.

⁵⁶³ *Ibid., op. cit., p. 71.*

⁵⁶⁴ *Ibid., op. cit., p. 30.*

étaient vides et subissaient, par conséquent, des pressions non compensées. De ce fait, les cloisons étant renforcées par des serres qui absorbaient une grande partie de ces forces. Les experts ont estimé que, dans de telles conditions, la cloison 71 avait pu subir des dégradations entraînant sa rupture.

201 Les enquêteurs en ont conclu que le naufrage du PRESTIGE était dû à une défaillance de la coque probablement combinée avec des conditions météorologiques particulièrement violentes. Certes le temps était mauvais, certes l'équipage a rencontré des vents 8 à 9 et la mer était « grosse »⁵⁶⁵ avec de fortes probabilités de vagues « anormales » ; on ne peut toutefois pas s'empêcher de remarquer que cela n'avait rien d'exceptionnel en cette saison⁵⁶⁶. Comme l'a rappelé M. Théobald, délégué général de la Chambre syndicale des constructeurs de navires : « Les navires qui sortent des chantiers navals sont conçus pour ne pas se rompre dans la tempête. Il n'est pas possible d'évoquer une tempête ou les mauvaises conditions du Golfe de Gascogne, même s'il s'agit d'une des plus mauvaises mers du monde, pour expliquer ou justifier un naufrage »⁵⁶⁷.

202 En conclusion, le rapport d'enquête établit que le PRESTIGE a sombré du fait de la vétusté de ses structures et d'une usure prématurée créant un risque important de rupture. Cela signifie-t-il qu'il était sous normes ? Pour répondre à cette question, il faut définir ce qu'est un navire sous normes. Ce dernier doit répondre à des critères, sociaux et techniques définis par l'OMI.

La résolution A.787(19) du 23 novembre 1995 sur le contrôle par l'État du Port (PSC)⁵⁶⁸ définit un navire sous norme comme étant celui dont les structures (coque,

⁵⁶⁵ La vitesse moyenne du vent est mesurée au moyen d'une méthode empirique basée sur l'observation de l'état de la surface de la mer. Les observations effectuées sont ensuite reportées sur une échelle de classification, l'Échelle de Beaufort (du nom de l'Amiral Beaufort qui l'a conçue en 1805) qui comporte 13 degrés (0 à 12). 0 correspond à une mer calme et 12 à un ouragan. Chaque état correspond à un degré. [en ligne] <http://www.meteo.fr/meteonet/decouvr/a-z/html/510_curieux.htm>, consulté le 17 août 2010.

⁵⁶⁶ Météo France Direction de la prévention - Division marine et océanographie, *Rapport de situation météorologique « PRESTIGE » - Conditions météorologiques dans le quadrilatère délimité par 42°30'N / 44°00'N et 009°00'W / 010°00'W - Bulletins de prévisions météorologiques pour la zone « FINISTERE » les 13 et 14 novembre 2002, 2003*

⁵⁶⁷ LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, Assemblée nationale, XI^e législature, T. I, 2003.

⁵⁶⁸ OMI, *Résolution A.787(19): Procedures for Port State Control*. Amendée par OMI, *Résolution A.882(21): Amendments to the procedure for port state control*. Et complétée par l'OMI, *Résolution A.997(25): Survey guidelines under the harmonized system of survey and certification*.

cloisons...) et les équipements de toute nature (radioélectriques, de sauvetage...) ne sont pas en conformité avec les normes définies par les conventions en vigueur au jour du contrôle⁵⁶⁹. De même, un navire n'étant pas en état de naviguer ou faisant courir un danger aux personnes à bord ou à l'environnement sera considéré comme étant sous normes⁵⁷⁰.

203 QUALSHIP 21 est une initiative des États-Unis qui a pour objectif d'interdire l'accès des navires sous normes à leur espace maritime. Pour cela, les Gardes-côtes américains (USCG) ont défini ce qu'est, ou plutôt ce que n'est pas un navire de qualité, un « *quality vessel* ». Ce n'est pas un navire qui a été immobilisé aux États-Unis dans les trente-six derniers mois en tant que navire sous norme, « *substandard vessel* » ; a échoué aux contrôles du PSC lors des douze derniers mois ; est la propriété ou est affrété par une compagnie dont un navire a été immobilisé dans le cadre du PSC dans les vingt-quatre derniers mois ; a été classé par une société de classification ne satisfaisant pas aux critères de la *Safety targeting matrix*⁵⁷¹ ; a été immatriculé sous un pavillon ayant un taux de détention de ses navires supérieur à 1%. Enfin, pour être qualifié de « *quality vessel* », le navire devra avoir adhéré, auprès de l'OMI, au programme d'évaluation de son pavillon⁵⁷².

204 Les visites effectuées sur le PRESTIGE entre 1993 et 1995 ont certes relevé qu'il était mal entretenu, mais que cela n'était pas de nature à compromettre sa sécurité et celle de l'équipage. Selon l'ABS, entre 1995 et 1999, le navire pétrolier a subi des visites dont six par les ports relevant du Mémorandum de Paris aussi bien que par l'USCG, au cours desquelles

⁵⁷⁰ *Ibid.* : « If these evident factors as a whole or individually make the ship unseaworthy and put at risk the ship or the life of persons on board or present an unreasonable threat of harm to the marine environment if it were allowed to proceed to sea, it should be regarded as a substandard ship. »

Traduction libre :

« Si ces facteurs évidents rendent globalement ou individuellement le navire hors d'état de naviguer et mettent en danger le navire ou la vie des personnes à bord ou présentent une menace déraisonnable pour l'environnement marin s'il était autorisé à prendre la mer, il devrait être considéré comme un bateau sous normes. »

⁵⁷¹ Outil de gestion des risques par matrice permettant aux USCG de déterminer les risques générés par les navires étrangers faisant escale dans les ports américains. Ceux-ci se voient attribuer un certain nombre de points, en fonction de certains paramètres. Le score final déterminera les navires devant faire l'objet d'une visite en priorité.

⁵⁷² Le programme d'évaluation de la performance de l'État du pavillon a pour objectif d'encourager les armateurs et affréteurs à vérifier si un pavillon est suffisamment solide et fiable et de faire pression afin qu'il prenne toutes les dispositions et mesures nécessaires afin d'assurer la sécurité de la vie humaine en mer, la protection de l'environnement et des conditions de vie décente aux équipages.

Pour de plus amples détails : *Flag State Performance : Shipping industry guidelines on Flag State Performance*, 2^{ème} éd., Londres, Maritime International Secretariat Services Limited, 2006

n'ont été relevées que des « déficiences mineures »⁵⁷³. En outre, le PRESTIGE a fait l'objet, le 13 mars 2002, d'une inspection « *vetting* »⁵⁷⁴ à Karachi, au Pakistan au terme de laquelle son état général a été jugé satisfaisant. Enfin, avant d'appareiller pour son dernier voyage, le PRESTIGE était en conformité avec les normes internationales relatives à la prévention de la pollution par hydrocarbures.

205 Ces constatations faites, il n'est pas possible d'affirmer que le PRESTIGE était un navire sous norme, du moins selon les critères de l'OMI en vigueur en 2002. Il existe, néanmoins, des facteurs qui sont proches de celui de navire sous normes et qui peuvent expliquer le naufrage du PRESTIGE. En l'espèce, les plus pertinents sont ceux de l'âge du navire, son innavigabilité et son caractère gravement dangereux. Ces facteurs, abordés par quelques auteurs⁵⁷⁵, permettent de ne pas s'en tenir aux seuls critères juridiques des navires sous normes pour appréhender plus largement la question de la sécurité des navires.

206 Le premier facteur est celle d'âge des navires. Les études démontrent la corrélation entre l'âge du navire et la sinistralité. Ainsi, entre 1989 et 2006, 22% des pétroliers sinistrés avaient entre quinze et vingt ans d'âge, 32% se situaient dans la fourchette de vingt à vingt-cinq ans d'âge, et 30% étaient âgés de plus de vingt-cinq ans⁵⁷⁶.

Or, en dix ans, de 1997 à 2007, l'âge moyen des navires-citernes est passé de quinze ans à dix ans, soit une baisse de 32,7%⁵⁷⁷. Cette variation est due à différents facteurs : le refus de nombreux affréteurs d'utiliser des navires ayant passé un certain âge ; l'augmentation des primes d'assurance ; la prise en compte de la nouvelle notion de normes de construction

⁵⁷³ BEAmer, *Perte totale suite à avarie de coque du pétrolier bahaméen PRESTIGE survenue dans l'ouest de la Galice - 13-19 novembre 2002 - Contribution provisoire au rapport d'enquête technique*, op. cit., p. 35, supra notre note 7549.

Ces déficiences ont été qualifiées de mineures car, si elles reflétaient un mauvais entretien du navire, elles ne présentaient pas un caractère dangereux justifiant son immobilisation : propreté machine, documentation nautique...

⁵⁷⁴ Le *vetting* est une inspection externe d'un navire par une compagnie pétrolière afin d'examiner ses défauts, ceux de son management, de son équipage de manière à déterminer les risques qu'il présente, [en ligne] <http://www.afcan.org/dossiers_securite/vetting.html>, consulté le 9 octobre 2010.

⁵⁷⁵ BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., pp. 506-509, supra notre note 240.

⁵⁷⁶ LE PENSEC L., PINON H., *Age & durée de vie des navires*, Collection «Etude stratégique», 2007, p. 30.

⁵⁷⁷ CNUCED, *Etude sur les transports maritimes 2007*, New-York et Genève, 2007.

en fonction d'objectifs (*goal based standards, GBS*) de l'OMI⁵⁷⁸ ; l'obligation de répondre aux règles de structures communes (*Common structural rules for Tankers and Bulk Carriers (CSR)*) de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS)⁵⁷⁹ qui fixent une durée de vie qui ne peut être supérieure à vingt-cinq ans. D'une part, les acteurs économiques et politiques tendent à imposer une limite d'âge à ne pas dépasser dans l'exploitation des navires ; d'autre part, les concepteurs élaborent des navires dont la durée minimale de vie a tendance à s'allonger.

Rappelons que le PRESTIGE était âgé de vingt-six ans lors de son naufrage, ce qui en faisait un candidat à la perte totale selon les statistiques de la CNUCED.

207 Le deuxième facteur est l'état de navigabilité du navire. La première obligation du transporteur est d'assurer la sécurité de la marchandise transportée sur son navire⁵⁸⁰. Il lui incombe de prendre toutes les mesures nécessaires à cette fin. En ce qui concerne le fréteur à temps cette obligation est rappelée par l'article 19 du décret du 31 décembre 1966⁵⁸¹.

La navigabilité ne s'entend pas uniquement de l'aptitude du navire à faire face aux périls de la mer mais également de sa capacité à acheminer les marchandises sans dommage. Le transporteur peut cependant s'affranchir de toute responsabilité en invoquant un défaut de son navire, à condition, toutefois, que celui-ci ne résulte pas d'un manquement de sa part à son devoir de diligence raisonnable^{582 583}, ce dont il lui incombera d'apporter la preuve ; il le fera, le plus souvent, au moyen de certificats de visite délivrés par une société de classification. S'il y a innavigabilité alors que le transporteur a fait preuve de diligence, celui-

⁵⁷⁸ Ces normes ont été adoptées par le Comité de sécurité maritime de l'OMI lors de sa 87^e séance du 12 au 20 mai 2010, [en ligne] <<http://www.imo.org/OurWork/Safety/SafetyTopics/Pages/Goal-BasedStandards.aspx>>, consulté le 10 octobre 2010.

⁵⁷⁹ Ces règles ont été adoptées par l'IACS le 14 décembre 2005, [en ligne] <<http://www.iacs.org.uk/publications/CommonRulePublications.aspx?pageid=4§ion>>, consulté le 10 octobre 2010.

⁵⁸⁰ LALLEMENT C., « La navigabilité du navire », 2004, Nantes.

⁵⁸¹ J.O.R.F., 11 janvier 1967, p. 483.

⁵⁸² Société des Nations, *Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, Recueil des Traités, volume CXX, n° 2764, 25 août 1924, Art. 4, §1.*

⁵⁸³ Sur les notions de diligence et de « *due diligence* », voir : BONASSIES P. et SCAPEL C., *Droit maritime*, 2^{ème} éd., Paris, L.G.D.J., 2010, pp. 638-639.

ci peut invoquer un vice caché, défaut qu'un professionnel prudent et diligent ne pouvait découvrir. On peut parler d'innavigabilité technique et d'innavigabilité juridique⁵⁸⁴.

208 Si la notion d'innavigabilité du navire fait l'objet d'une interprétation restrictive de la part des tribunaux⁵⁸⁵, celle d'innavigabilité soudaine bénéficie d'une plus grande compréhension. Elle est ainsi qualifiée de soudaine lorsqu'un navire sombre soudainement sans qu'il soit possible de déterminer de façon précise la cause du sinistre. Le premier arrêt en la matière a été rendu par la Cour d'appel de Paris le 29 novembre 1978 au sujet du navire *MAORI*⁵⁸⁶. Faisant preuve d'une relative clémence qui a pu surprendre, les juges, n'ayant pas la preuve de la cause du dommage, ont exempté le transporteur de toute responsabilité. Cela revient à réintroduire l'aléa auquel est exposée sur toute expédition maritime et contre lequel on ne peut rien.

Que ce soit la dichotomie qui peut être opérée entre innavigabilité juridique et technique, les différentes jurisprudences ou le fait qu'un navire peut être en état d'innavigabilité sans pour autant être sous norme, tous ces éléments rendent cette notion inopérante pour juger du caractère dangereux du navire.

209 La dernière notion, de nature pénale, est celle de navire gravement dangereux, « *dangerously unsafe ship* », introduite par le *Merchant Shipping Act* de 1988 et reprise par celui de 1995⁵⁸⁷. Le *Merchant Shipping Act* de 1995 définit ce que l'on doit entendre par navire gravement dangereux. Il s'agit d'un navire inapte à naviguer et qui met en danger la sauvegarde de la vie humaine. Il est inapte soit du fait de l'état de tout ou partie du navire ou de ses machines ou équipements, soit d'un sous-effectif ou d'un sous-armement, soit d'une surcharge ou d'un chargement dangereux, ou, enfin, de toute autre élément relatif à sa sécurité. Quel que soit son pavillon, il doit être immobilisé quand il fait escale dans un port britannique ou navigue dans les eaux britanniques.

210 On peut douter que le *PRESTIGE*, qui avait passé les visites nécessaires et possédait les certificats requis, aurait été qualifié de « *dangerously unsafe ship* » par les autorités

⁵⁸⁴ TASSEL Y., « Affrètements à temps », in *Droits maritimes*, BEURIER J.P. (ss dir.), Dalloz action, 2008, p. 361.

⁵⁸⁵ DMF 2002.251, obs. TASSEL Y. ; DMF 2002.586, obs. TASSEL Y.

⁵⁸⁶ C.A. Paris, Navire *Maori*, 29 novembre 1978, voir note sous arrêt : DMF 1979.80, RODIERE R., VILLENEAU J.

⁵⁸⁷ *Merchant Shipping Act 1995*, c. 21, 19 juillet 1995, articles 94.1 et 2, [en ligne] <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21>>, consulté le 11 octobre 2010.

britannique, si le cas s'était présenté. Il aurait fallu, pour cela, qu'il fût reconnu comme présentant un danger pour l'équipage.

211 L'âge, l'état de navigabilité ou les règles définissant les navires sous normes ne sont pas les seuls facteurs à prendre en compte pour évaluer la sécurité d'un navire. Faute de quoi, les politiques de sécurité seraient tronquées et partielles. Il faut sans doute se tourner vers les modes de gestion, vers ceux qui se préoccupent de fiabilité et donnent une place prépondérante à l'organisation.

2) L'organisation facteur de fiabilité

212 L'objectif premier du transport maritime est de mener des passagers, d'acheminer des biens d'un port à un autre sans incident ni dommage. En raison du milieu générateur de risques qu'est la mer, la fiabilité d'un tel transport repose sur de multiples acteurs, de l'architecte naval à l'inspecteur de l'État du port. Quelles conditions sont-elles requises pour que leurs actions se complètent, forment un tout et ne restent pas un simple agrégat d'actions individuelles ?

213 Les auteurs divergent sur les moyens d'obtenir un système fiable. Certains, comme René Amalberti, ont constaté que de nombreuses structures fonctionnaient selon un modèle d'organisation taylorienne où les règles dominantes sont définies par des décideurs et ne laissent aucune marge de manœuvre aux exécutants. En effet, « les normes sociales visent à préserver les perceptions et les schémas d'interaction existants »⁵⁸⁸. Cette rigidité, utile par moments, s'avère devenir un obstacle, voire conduire à l'échec en cas de perturbation⁵⁸⁹. Cela conduit René Amalberti à proposer de replacer l'homme au cœur du dispositif car il est seul capable d'adaptation et d'anticipation⁵⁹⁰.

214 Selon d'autres auteurs, dont Charles Perrow, il est impossible de prévoir comment les systèmes peuvent échouer du fait des « interactions complexes qui sont des interactions de séquences anormales, non planifiées ou non attendues et qui ne sont ni visibles ni

⁵⁸⁸ KOLD D., RUBIN I., McCINTYRE J., *Comportement organisationnel. Une démarche expérientielle.*, Montréal, Guérin éditeur limité, 1976.

⁵⁸⁹ CONINCK (de) F., *Travail intégré, Société éclatée*, Paris, Presses Universitaires de France, 1995.

⁵⁹⁰ AMALBERTI R., *La conduite des systèmes à risques, op. cit.*, supra notre note 381.

compréhensibles immédiatement par les opérateurs »⁵⁹¹. La fiabilité est par conséquent hors d'atteinte et les accidents qui surviennent sont qualifiés de normaux car inévitables. Une telle approche ne permet pas de comprendre quel pourrait être le processus de défaillance de l'organisation, ou au contraire, ce qui concourt à la rendre fiable. En outre, elle ne prend en compte que les facteurs internes en omettant d'analyser le rôle des acteurs extérieurs à la structure.

215 Un autre courant de pensée est né de la constatation que certaines organisations présentaient un certain degré de fiabilité alors même que leurs activités les prédestinaient à l'échec⁵⁹². Ce courant axe ses recherches sur les OHF ou High Reliability Organizations (HRO), « des organisations qui sont soumises à des exigences de haute fiabilité parce que leur activité est susceptible d'induire des conséquences catastrophiques »⁵⁹³. Cette théorie défend l'idée selon laquelle une organisation peut se comporter plus rationnellement que les individus la composant et compenser le défaut de rationalité de l'homme.

La nouveauté introduite par cette approche est le rôle donné aux organisations ; elles ne seraient plus un obstacle, un système qu'il « faut battre »⁵⁹⁴, mais, au contraire, la solution. Les observations faites par de nombreux auteurs montrent que les organisations ayant à intervenir dans des conditions de tension et d'urgence s'émancipent de leurs règles pour s'adapter à la nouvelle situation.

216 Les OHF mettent en jeu trois types de processus : la structuration des agencements, les comportements d'improvisation et les constructions de représentation⁵⁹⁵.

La structure des agencements suppose que l'organisation s'appuie sur des mécanismes facilitant la de flexibilité. L'un d'entre eux, essentiel mais difficile à mettre en œuvre compte tenu des représentations sociales classiques, est la décentralisation de l'autorité. Celle-ci doit être exercée par les acteurs de terrain qui sont « au front », qui ont l'expertise. Cela est d'autant plus justifié que cette expertise est susceptible d'évoluer et de s'enrichir dans

⁵⁹¹ PERROW C., *Normal accidents, Living with High-Risk Technologies*, Princeton, Princeton University Press, 1999, p. 78.

⁵⁹² ROBERTS K.H., *New challenges to understanding organizations*, New-York, MacMillan, 1993.

⁵⁹³ KOENIG G., « Karlene Roberts, l'exigence de fiabilité », in *Les grands auteurs en stratégie, ss dir. LOILLIER T. et TELLIER A.*, Paris, EMS, 2007, p. 247.

⁵⁹⁴ CROZIER M., FRIEDBERG E., *L'acteur et le système*, op. cit., p. 42, *supra* notre note 398.

⁵⁹⁵ KOENIG G., « Karlene Roberts, l'exigence de fiabilité », op. cit., p. 251, *supra* notre note 593.

l'hypothèse où les intervenants sont confrontés à de situations nouvelles auxquelles ils doivent être capables de s'adapter.

Un autre mécanisme facilitant la flexibilité du mode de fonctionnement de ma chaîne des acteurs est la restructuration du schéma d'organisation. Quand un système donné n'a pas fonctionné, il faut le réformer pour l'adapter et le rendre opérationnel au plus vite. Cette restructuration doit être combinée avec le processus des comportements d'improvisation. Ce processus peut se fondre dans le mécanisme de décentralisation de l'autorité en ce sens qu'un acteur de terrain bénéficiant d'une certaine autorité et du pouvoir d'improviser si la situation l'exige, sera bien plus efficace que tout décideur appartenant à la hiérarchie qui sera nécessairement en décalage, ne serait-ce que partiel, avec le réel dans les domaines opérationnels et temporels.

La volonté de s'appuyer sur les acteurs de première ligne, de leur donner une certaine marge de manœuvre est sous-tendue par le concept d'interaction attentive (*heedfull interaction*), « système complexe et attentif [d'interaction] dont la confiance assure la cohésion »⁵⁹⁶. L'existence de relations de confiance favorise un climat de coopération, d'écoute, et d'apprentissage collectif propice à une bonne utilisation des compétences de chacun.

Le troisième et dernier processus mis en œuvre est la construction des représentations ; cela signifie que chaque acteur, chaque partie prenante à l'organisation, devra avoir une vision claire de son environnement, des raisons des actions menées et des choix pris⁵⁹⁷ car il est nécessaire à l'organisation de donner du sens à ses projets.

A ces différents processus s'ajoutent d'autres leviers d'action destinés à garantir une flexibilité au processus de décision qui favorisera l'émergence d'une haute fiabilité. Ces leviers d'action sont la mise en place de redondances pour pallier les dysfonctionnements des hommes et du matériel ; l'entraînement et la formation en continu pour réduire les taux d'erreur ; la simulation d'accidents afin de préparer les acteurs à réagir quasi instinctivement, et enfin la pratique du retour d'expérience grâce à quoi que l'organisation sera auto-apprenante.

⁵⁹⁶ WEICK K.E., ROBERT K.H., « Collective mind and organizational reliability : The case of flight operations on an aircraft carrier deck », *Administrative Science Quarterly*, 38, 1993, p. 378.

⁵⁹⁷ *Ibid.*

Tous ces outils, car il ne s'agit que d'outils, seraient vides de sens si une précision sémantique n'était apportée. *High Reliability Organizations* ne veut pas dire « hautement fiables » mais « à haute fiabilité ». Cela signifie que la fiabilité de ces organisations ne leur est pas intrinsèque, ne constitue pas leur qualité propre, mais « un couplage réussi entre une organisation, ses membres et son environnement »⁵⁹⁸. Dans le cas du naufrage du PRESTIGE c'est précisément ce couplage qui a fait défaut.

217 L'une des difficultés majeure du transport maritime vient du fait qu'un navire est mobile et fait intervenir donc un nombre importants d'acteurs dont beaucoup sont extérieurs physiquement à l'organisation qu'est le navire, mais peuvent être considérés comme membres de cette organisation. La construction des représentations gagne donc en complexité. Or, selon Karlene Robert « deux cerveaux fonctionnent mieux et plus rapidement qu'un seul »⁵⁹⁹. Cette remarque rejoint celle faite par Karl Weick lorsqu'il parle d'une intelligence collective de, intelligence qui permet aux acteurs de partager des comportements et une certaine forme d'attention.

La communauté maritime a un avantage structurel : celui d'être unie par un même milieu, la mer. Au fil de l'histoire, des pratiques communes se sont développées en son sein. En dépassant ce cadre, on peut se demander si l'on peut faire partager par les États du pavillon et les États côtiers, l'intelligence collective propre aux transporteurs maritimes ? S'il en était ainsi, il serait possible d'instaurer des comportements partagés et d'obtenir de chacun une attention vigilante, à savoir une attitude de veille afin d'être apte à déceler ce qui peut « tourner mal »⁶⁰⁰. Pour qualifier cette attitude, Hervé Laroche parle d'*advertance*⁶⁰¹ qu'il définit « par son orientation (l'attention d'autrui), par sa finalité (la réalisation d'une action), et par le lien entre les personnes impliquées (interdépendance) »⁶⁰².

⁵⁹⁸ BOURRIER M., « La fiabilité est une question d'organisation », in *Organiser la fiabilité, sous la direction de BOURRIER M.*, Collection Risques collectifs et situations de crise, L'Harmattan, 2001, p. 30.

⁵⁹⁹ ROBERTS K., « Managing High Reliability Organizations », *California management review*, 1990, p. 105.

⁶⁰⁰ ROBERT K., BEA R., « Must accidents happen? Lesson from High Reliability Organization », *Academy of Management Executive*, vol. 15, 3, 2001, pp. 70–113.

⁶⁰¹ Mot issu du verbe latin signifiant « faire attention à ».

⁶⁰² LAROCHE H., « Karl E. Weick et les managers : advertance et jugement dans l'action managériale », in *Les défis du sensemaking en entreprise sous la direction d'AUTISSIER D. et BENSEBAA F.*, Paris, Economica, 2006, p. 97–110.

Ne peut-on parler d'avertance concernant le contrôle par l'État du port qui a été communautarisé⁶⁰³ ? Sont présentes : l'attention à autrui (dans un souci de sécurité collective), la réalisation d'une action (les contrôles de navires faisant escale dans des ports d'États membres) et l'interdépendance (l'existence d'un lien entre les États membres mais également les acteurs du transport maritime).

218 Les multiples tentatives pour rendre le PRESTIGE sûr et conforme aux normes de sécurité en vigueur en dépit de ses faiblesses structurelles, qui en faisaient un élément de risques majeurs, ainsi que les coordinations et interrelations nécessaires entre les différents acteurs confirment ce qui apparaît comme une évidence : le navire est l'élément central du transport maritime. Source de risques il doit être adapté à son environnement et évoluer afin de ne pas devenir sous normes et, donc, passer de l'état de « navire source de risques » à celui de « navire à risque ».

219 L'examen des causes et des circonstances du naufrage du PRESTIGE a confirmé le rôle capital des organisations et de l'élément humain dans les gestions de crise. Il en appert qu'une gestion de crise mal conduite est elle-même source de risques et peut générer des sur-accidents. Cette conclusion rejoint ce que nous avons précédemment exposé au sujet de la catastrophe de la plate-forme DEEPWATER HORIZON. Dans de telles circonstances, il appartient à l'élément humain de faire faire la différence, en bien ou en mal.

⁶⁰³ Directive 95/21/CE du Conseil 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires, JOCE n° L 157 du 7 juillet 1995, pp. 1-19.

B) Une gestion de crise réintroduisant l'élément humain

220 La gestion de crise du PRESTIGE a débuté, le 13 novembre 2002, par l'envoi d'un message d'alerte de son capitaine signalant une avarie moteur et une voie d'eau avec une gîte de 25% sur tribord, au large du Finistère (Galice, Espagne). Les autorités espagnoles ont immédiatement déclenché les opérations de sauvetage et de remorquage. Il est apparu rapidement que les choix faits par les autorités étaient discutables et avaient facilité le naufrage, ce que les enquêtes ultérieures ont confirmé (1).

221 Le retour d'expérience acquis à la suite au naufrage de l'ERIKA a permis de ne pas reproduire certaines erreurs et a eu des effets bénéfiques sur la gestion de crise du PRESTIGE (2), ce qui est la vocation première d'un retour d'expérience. Il a permis également de mettre en lumière certaines lacunes dans l'action des autorités et notamment dans le choix des dispositifs de lutte contre la pollution en mer et à terre.

1) Les choix politiques facilitateurs d'accidents

222 Le PRESTIGE a subi son avarie initiale dans la Zone économique exclusive (ZEE) de l'Espagne à environ six milles de la côte et a coulé à cent trente milles du littoral galicien entraînant la pollution de centaines de kilomètres de côtes de la Galice à la Bretagne⁶⁰⁴. Certes le temps était exécrable, mais comment en est-on arrivé à cette situation ?

L'avarie s'est produite à six milles des côtes par un temps extrêmement mauvais et une mer très agitée. Trois options se sont offertes aux autorités espagnoles : le transvasement de la cargaison dans un autre navire, l'accueil du navire dans un port ou son éloignement. L'option du transvasement a été rapidement écartée car les conditions météorologiques avec un vent de force 9, roulis de 30° la rendaient trop périlleuse voir impraticable. L'accueil du PRESTIGE dans le port de La Corogne ou dans une crique proche n'a pas été retenu car ce port est situé sur une côte particulièrement dangereuse ce qui, selon le capitaine du port, compte tenu de la situation météorologique, rendait cette opération quasiment impossible. En outre, le capitaine du pétrolier avait rempli des citernes afin de rééquilibrer le navire qui gîtait

⁶⁰⁴ Galice, Asturies, Cantabrie, Pays Basque espagnol, Pyrénées-Atlantiques, Landes, Gironde, Charente-Maritime, Vendée, Loire-Atlantique, Morbihan, Finistère, Côtes d'Armor, Manche.

fortement. En raison du surpoids qui en était résulté, le franc-bord avait disparu aux trois quart et le tirant d'eau avait atteint vingt et un mètres.

223 En tout état de cause, même dans l'hypothèse où les conditions météorologiques auraient été plus clémentes et la géographie des lieux moins chaotiques, il semble que le PRESTIGE n'aurait pu être admis dans le port de La Corogne. L'instruction de la préfecture militaire de la Marine de La Corogne de 1977⁶⁰⁵ interdit, en effet, l'entrée, dans les ports espagnols, des pétroliers ayant un tirant d'eau supérieur à quinze mètres cinquante et dont les machines ne sont pas en parfait état. L'Espagne aurait pourtant pu se référer à de nombreux textes pour protéger ses côtes et ses eaux, textes qui lui auraient permis d'imposer que le PRESTIGE soit accueilli dans un lieu refuge.

L'un de ces textes est l'article 211 de la CMB permet aux États, dans leurs ports ou eaux intérieures (art.211§3), dans leur mer territoriale (art.211§4) ou dans leur ZEE ou ZPE (art.211§5), d'adopter des lois et règlements en vue de prévenir, réduire et maîtriser une pollution provenant de navires étrangers, y compris ceux qui exercent leur droit de passage inoffensif, à condition de ne pas entraver ce passage. Cependant, jusqu'en 2003, les principales conventions de responsabilité pour les dommages par pollution⁶⁰⁶ n'encourageaient pas les États à désigner des lieux de refuge et ne contenaient pas de dispositions claires quant aux obligations et responsabilités des transporteurs et des États dans le domaine des lieux refuges⁶⁰⁷.

224 Le *Maritime Safety Committee (MSC)* de l'OMI avait suggéré l'adoption d'une convention en la matière. Le *Legal Committee* préférant la solution des principes directeurs

⁶⁰⁵ LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritimes des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, op. cit. , p. 34, supra notre note 567.

⁶⁰⁶ Nations Unies, Recueil des traités, volume 973, n° 14097, *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures*, Bruxelles le 29 novembre 1969, entrée en vigueur le 19 juin 1975, [en ligne] <<http://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%20973/volume-973-i-14097-fren>>, consulté le 10 novembre 2010.

Nations Unies, Recueil des traités, volume 1110, n° 17146, *Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, Bruxelles le 18 décembre 1971, entrée en vigueur le 16 octobre 1978, [en ligne] <<http://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201110/volume-1110-i-17146-en>>, consulté le 10 novembre 2010.

⁶⁰⁷ 38^{ème} Conférence du Comité maritime international à Vancouver, Juin 2004.

(*Guidelines*), l'OMI a adopté en décembre 2003 la Résolution 949(23) qui consacre ceux-ci⁶⁰⁸
609 .

L'objectif des *Guidelines* est de définir le cadre dans lequel doivent se dérouler les opérations d'assistance aux navires en difficulté. Ils fixent les lignes directrices des orientations à donner en matière d'évaluation des risques, de planification d'urgence et de processus de prise de décision, dans le respect des intérêts et les droits des États côtiers aussi bien que de ceux des navires en détresse ou endommagés⁶¹⁰. Ils ne s'appliquent pas, en revanche, lorsqu'il s'agit de mener des opérations de recherche et de sauvetage et que des vies sont en jeu. Dans ce cas, ce sont les dispositions de la convention sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR)⁶¹¹ qui s'appliquent prioritairement.

225 L'Espagne aurait pu également s'inspirer de la directive 2002/59/CE⁶¹² relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, le « premier texte semi-juridique [...] qui va imposer la création de lieux de refuge »⁶¹³. Son article 3 m) définit ce qu'il entend par là : « un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée, désignée par un État membre pour accueillir des navires en détresse ». Cette définition permet de disposer d'une sélection suffisamment large des lieux disponibles.

La notion de « navire en détresse » a été supprimée dans le cadre du Paquet ERIKA III par la Directive 2009/17/CE⁶¹⁴, modifiant la Directive 2002/59/CE, et dont l'article 20 *bis* la

⁶⁰⁸ OMI, *Résolution A.949(23): Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance*.

⁶⁰⁹ Pour de plus amples détails sur les travaux qui ont inspiré le Legal Committee : ROSAEG E. et RINGBOM H., *Liability and Compensation with Regard to Places of Refuge*, Oslo, Scandinavian Institute of Maritime Law, University of Oslo, 2004, [en ligne] <<http://www.emsa.eurOPA.eu/Docs/other/places%20of%20refuge%20study%20def.pdf>>, consulté le 15 novembre 2010.

⁶¹⁰ MANDARAKA-SHEPPARD A., *Modern maritime law and risk management*, 2^{ème} éd., Londres, Informa, 2009.

⁶¹¹ Nations Unies, « Convention Search and Rescue », 27 avril 1979.

⁶¹² *Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information*, JOCE n° L 208 du 27 juin 2002, pp. 10-27.

⁶¹³ JANBON L., « Les lieux de refuge », *DMF 2003*, 634, 2003, p.p. 160.

⁶¹⁴ *Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009, modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information*, JOUE n° L 131 du 28 mai 2009, pp. 101-113.

remplacée par celle de « navire ayant besoin d'assistance ». Sans pour autant porter préjudice à la convention SAR, les dispositions de cette directive sont également applicables dans le cas où les vies humaines sont en péril.

L'article 3 m) précise que le lieu retenu doit être une « zone abritée » pour permettre une efficacité optimale des barrages antipollution. Or, si la côte de La Corogne est effectivement accidentée, son port ainsi que son environnement proche forment une baie permettant d'abriter un navire dans des conditions météorologiques extrêmes et de circonscrire une éventuelle pollution. Il répond donc aux exigences posées par la Directive 2002/59/CE modifiée par la Directive 2009/17/CE.

226 Si la solution du lieu de refuge est retenue, il faut faire accepter ce choix par la collectivité concernée. C'est, sans doute, sur ce point que la gestion du PRESTIGE s'est jouée. En effet, le choix entre l'éloignement et l'accueil dans un lieu de refuge repose en premier sur les capacités du navire à rejoindre un éventuel lieu de refuge et celles de ce dernier à jouer son rôle. Ce ne sont là, en somme, que des considérations techniques.

Il en est autrement lorsqu'il s'agit, pour les autorités centrales, de se concerter avec les élus locaux⁶¹⁵. L'objectif premier de ces derniers est en effet de préserver les intérêts de leurs électeurs qu'il va falloir convaincre du bien-fondé de l'opération projetée. Une zone littorale abrite de nombreux professionnels qui vivent de la mer : pêche, tourisme, transport maritime, et qui craignent de voir leurs activités gravement compromises si se produit une catastrophe, aussi circonscrite soit-elle. C'est ainsi que les conditions d'indemnisation par le transporteur doivent être négociées au plus juste, dans un laps de temps très court.

227 Les deux premières options, à savoir le transvasement de la cargaison dans un autre navire et l'accueil du navire dans un lieu refuge, n'ayant pas été jugées satisfaisantes, il fut décidé de procéder à l'éloignement du PRESTIGE des côtes espagnoles. Le 14 novembre, la société de remorquage SMIT SALVAGE s'engage donc à éloigner le navire à au moins 120 milles de la côte. Le 15 novembre, les autorités lui rappellent qu'il lui est formellement interdit de s'approcher à moins des 120 milles des côtes. Commence, alors, une partie de billard.

Afin de s'éloigner au plus vite des côtes espagnoles, le navire fait route vers le Nord, ce qui fait réagir les autorités françaises qui craignent que celui-ci qui se trouve à quelques

⁶¹⁵ Commissaire Général de la Marine Jean-Louis FILLON, Toulon, le 26 janvier 2004, et Administrateur en Chef Bruno CELERIER, lors de la réunion du 23 juillet 2004 à Toulon.

heures seulement d'Arcachon ne sombre dans les eaux françaises. Le 18 novembre, le navire met alors le cap vers le Sud. Les autorités portugaises font savoir, à leur tour, en envoyant une frégate, que la venue de ce navire dans leur ZEE n'est sans doute pas la meilleure des tactiques. Le 19 novembre à minuit, le PRESTIGE prend la direction des îles du Cap Vert afin de trouver des eaux plus calmes. C'est sur cette route qu'il se brisera en deux, le 19 novembre à huit heures pour sombrer définitivement à 16h18.

228 Le choix d'éloigner le navire afin d'éviter, coûte que coûte, qu'il ne répande sa cargaison sur les côtes espagnoles peut surprendre. Certes, les autorités espagnoles ont dû agir dans l'urgence ; ce qui est le lot de toutes les autorités dans de pareilles situations. Certes, le risque que le navire ne se brise sur la côte, du fait des courants et des forts coups de vent, n'était pas nul⁶¹⁶. Néanmoins, une analyse réaliste *a posteriori* démontre que l'option retenue n'était pas la bonne.

229 On peut admettre cependant que les autorités espagnoles aient tenté d'éloigner la source de risque de leurs côtes afin de ne pas provoquer de conflit avec leur population et les professionnels de la mer. Le choix qu'elles ont été amenées à faire dans l'urgence, parmi les trois options qui se présentaient à elles, a été déterminé par des raisons avant tout politiques.

C'est ce qu'un professeur de chimie organique de l'Université autonome de Madrid, Javier de Mendoza, n'a pas hésité à affirmer en déclarant que « si le PRESTIGE avait, au contraire, été remorqué vers une plage, afin que l'essentiel de son fioul soit pompé [...] on aurait, sans aucun doute, minimisé les dégâts. Le PRESTIGE a été remorqué au large pour des raisons politiques. [...] On a préféré repousser le danger à des centaines de kilomètres, comme si on glissait ça sous le tapis »⁶¹⁷. Le professeur Mendoza n'a pas été le seul

⁶¹⁶ LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritimes des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, op. cit. , p. 35, supra notre note 567 : « Nous ne connaissons pas d'exemples de bateaux qui aient été amenés volontairement dans un port dans la situation où se trouvait le Prestige. Cela ne signifie pas que l'on ne peut pas et que l'on ne doit pas le faire, mais cela veut dire que le responsable espagnol, confronté à cette situation et se basant comme tout le monde sur ce qui a été fait dans le passé, aura trouvé plus facilement des exemples de bateaux éloignés que des exemples de bateaux entrés dans un port dans ces conditions. En outre, le port de La Corogne a subi deux marées noires dues à deux ratages d'entrée dans le port par des navires manœuvrant. [...] Le pire n'a pas eu lieu ; pour moi, le pire aurait été le déversement progressif de 76 000 tonnes de fioul d'un bateau échoué sur la « côte de la mort ». Il ne faut pas simplement considérer l'hypothèse d'un bon déroulement de l'entrée dans le port du navire, il faut aussi analyser l'hypothèse d'une tentative manquée qui aurait abouti à une situation encore pire. Ce n'est pas une défense des Espagnols, mais une constatation technique. », Michel GIRIN, directeur du Centre de documentation, de recherches et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) de 1995 à 2008.

⁶¹⁷ DE MENDOZA J., « El País », 2002.

scientifique à critiquer la gestion de cet évènement. Un groupe de quatre cent vingt-deux scientifiques espagnols a remis en cause les choix faits par les autorités espagnoles en proclamant eux aussi que l'éloignement avait été la cause de la catastrophe⁶¹⁸. Ils ont été rejoints par de nombreux observateurs⁶¹⁹ qui ont regretté qu'aucune leçon n'ait été tirée des deux marées noires précédemment survenues à l'entrée du port de La Corogne ; pour eux l'absence de procédure engageant la responsabilité de l'État, en l'occurrence espagnol reviendrait à « lui accorder ipso facto une immunité judiciaire »⁶²⁰.

230 Le 13 novembre 2013, le tribunal pénal de la Corogne (*Audencia Provincial*) a rendu un jugement⁶²¹ qui acquitte le commandant et le chef mécanicien du PRESTIGE du fait leur impossibilité d'apprécier le mauvais état du navire. Le directeur de la marine marchande espagnole a été également acquitté, le tribunal justifiant sa décision de ne pas accueillir le navire dans un lieu refuge et de l'éloigner des côtes espagnoles. Le commandant a néanmoins été condamné à neuf mois de prison pour désobéissance grave l'autorité pour avoir tardé à accepter le remorquage du navire au large. Cependant, la seule infraction pénale, l'acte de désobéissance grave⁶²², pouvant servir de fondement éventuel à une action en responsabilité civile pour atteinte à l'environnement, n'a pas été la cause directe du préjudice, les demandes d'indemnisations de quatre milliards d'euros n'ont pas été accueillies favorablement par le tribunal de la Corogne⁶²³. Le parquet de la Corogne et l'État français se sont pourvu en cassation auprès de la Cour Suprême espagnole.

231 Les sinistres du type de celui du PRESTIGE offrent la possibilité de vérifier si le retour d'expérience des précédents évènements a été effectué et a produit les effets escomptés. Dans le cas présent, le naufrage de l'ERIKA, de par son ampleur et celle des moyens mis en

⁶¹⁸ SERRET P., ALAVAREZ-SALGADO X.A., BODE A., « Spain earth scientists and the oil spill », 2003, *Science* 299 (5606), 24 janvier 2003, p. 511.

⁶¹⁹ VIALARD A., « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures? », *DMF* 2003, 637.

⁶²⁰ LE COUVIOUR K., *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, *op. cit.*, p. 542, supra notre note 28.

⁶²¹ *Audencia Provincial Seccion N. 1 A Coruña Sentencia : 00511/2013*, [en ligne] <http://www.fsc.ccoo.es/comunes/recursos/99922/doc170043_Sentencia_de_la_Audiencia_Nacional_de_la_Coruna_sobre_el_Prestige.pdf>, consulté le 20 février 2014.

⁶²² *Ibid.*, p. 176.

⁶²³ « Affaire du naufrage du Prestige : recours en cassation contre le jugement du tribunal de La Corogne », *Environnement et Développement durable*, n° 1, 2014, alerte 1, p. 1.

œuvre, aurait dû permettre d'éviter la répétition des mêmes erreurs et d'améliorer la réponse apportée par les différentes administrations.

2) Le bénéfique retour d'expérience de l'ERIKA

232 Il peut sembler aller de soi qu'une structure confrontée à un évènement déstabilisant son organisation fera tout son possible afin de comprendre comment et pourquoi celui-ci s'est produit et apportera les mesures correctrices nécessaires afin de prévenir un nouvel évènement de ce type, ou tout du moins d'en réduire les conséquences.

Si les autorités espagnoles n'ont pas correctement⁶²⁴ profité des enseignements des pollutions du port de La Corogne, les autorités françaises ont su, partiellement et grâce à la mobilisation de nombreux acteurs, tirer profit du naufrage de l'ERIKA, tant sur dans la phase maritime de la gestion de crise que dans sa phase terrestre⁶²⁵.

233 La première leçon tirée du naufrage de l'ERIKA est qu'il est extrêmement important d'intervenir dans les meilleurs délais pour circonscrire les conséquences d'un sinistre, alors même que le navire est en mer. L'ERIKA transportait du fioul n°2 qui ne peut pas être dispersé par un traitement chimique⁶²⁶ ⁶²⁷. Deux solutions s'offraient aux autorités et aux sauveteurs : traiter mécaniquement la pollution en mer ou la laisser atteindre les côtes. L'expérience tend à démontrer que le volume de fioul déversé en mer est multipliée par cinq à dix fois une fois que le produit atteint la terre⁶²⁸. La solution d'intervention en mer s'imposait

⁶²⁴ A savoir développer des moyens pour accueillir les navires en difficulté et non pas céder à la facilité en éloignant le premier d'entre eux demandant refuge.

⁶²⁵ LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritimes des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, op. cit., p. 43, supra notre note 567 : « Des progrès réels ont-ils été effectués ? Sur la gestion POLMAR (plan de lutte contre les pollutions marines), manifestement oui, d'après nos constatations. Il faut dire que la gestion antérieure était tout de même calamiteuse. Manifestement, il y a eu révision des textes et révision des responsabilités. [...] Globalement, cette dernière gestion fut meilleure. », Jean-Yves LE DRIAN, Député et rapporteur de la Commission d'enquête sur le naufrage de l'ERIKA.

⁶²⁶ MARCHAND M., « Les pollutions marines accidentelles. Au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer. », *Responsabilité et environnement (Annales des Mines)*, 2003, p.p. 86–92.

⁶²⁷ CEDRE, « Bilan 1995 - 2002 des recherches et expérimentations menées au CEDRE », *Bulletin d'information du CEDRE*, n° 18, 2003, p. 24, [en ligne] <<http://www.cedre.fr/fr/publication/bulletin/bull18.php>>, consulté le 25 septembre 2010.

⁶²⁸ LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritimes des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, op. cit., p. 44, supra notre note 567.

donc, bien qu'à l'époque, certains estimaient que les dépenses engagées dans une opération de ce genre étaient « disproportionnées par rapport aux succès à attendre »⁶²⁹ et qu'une telle opération serait peu efficace car les navires de secours ne pourraient pas intervenir par mauvais temps ou en cas de forte houle⁶³⁰.

234 En second lieu, le retour d'expérience effectué après le naufrage de l'ERIKA a permis d'améliorer la coordination des moyens de secours aux niveaux national et international.

La coopération internationale a été très satisfaisante. Dans le cadre du Biscaye-Plan⁶³¹ et du mécanisme de coopération civile de la Commission européenne⁶³², de nombreux États dont le Pays-Bas, la Norvège et le Danemark ont envoyé des navires antipollution⁶³³. Ce sont, en tout, huit navires hauturiers européens qui sont venus prêter main forte aux flottes françaises et espagnoles alors que trois seulement étaient intervenus lors de la pollution par l'ERIKA. Et contrairement à ce qui s'était passé lors de la gestion de crise de l'ERIKA, aucune voix ne s'est élevée pour juger excessifs les coûts de l'intervention de ces navires. Néanmoins, malgré cette aide, force a été de constater que la capacité européenne en matière de navires dépollueurs était insuffisante si l'on voulait réellement disposer d'une force de frappe à la hauteur de la politique maritime et environnementale voulue par l'Union européenne.

⁶²⁹ DE RICHEMONT H., *Rapport d'information fait au nom de la mission commune d'information chargée d'examiner l'ensemble des questions liées à la marée noire provoquée par le naufrage du navire "Erika", de proposer les améliorations concernant la réglementation applicable et de définir les mesures propres à prévenir de telles situations*, Sénat, Collection «Tome I», 2000, [en ligne] <<http://www.senat.fr/rap/r99-4411/r99-44111.pdf>>, consulté le 25 septembre 2010.

⁶³⁰ LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritimes des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, *op. cit.*, p. 43, *supra* notre note 567 : « Le premier enseignement tiré de l'Erika a été l'intérêt de la lutte en mer. Lorsque le Prestige est arrivé, il n'y avait pas de doute. Je suis obligé de rappeler qu'au moment où a démarré la lutte en mer contre la pollution de l'Erika, le FIPOL a averti le préfet maritime du fait qu'il s'engageait dans une action qui n'était pas nécessairement raisonnable. Ceci ne s'est pas reproduit au moment de la lutte contre la pollution du Prestige. Tout le monde avait admis, y compris, les indemnisateurs, que la lutte en mer était une action raisonnable. », Michel GIRIN.

⁶³² *Décision 2007/779/CE, Euratom du Conseil du 8 novembre 2007 instituant un mécanisme communautaire de protection civile*, JOUE n° L 314 du 1^{er} décembre 2007, pp. 0009-0019.
Le mécanisme de coopération pour la protection civile facilite la mobilisation des services de secours afin de venir en aide aux pays frappés par des catastrophes.

⁶³³ Les Pays-Bas ont envoyé l'ARCA, la Norvège le Normand Draupne et le Far Scout, le Danemark le Gunnar Seidenfaden et la Grande-Bretagne le British Shield, [en ligne] <<http://www.premar-atlantique.gouv.fr/actualite/communiques/2003/1/21.html>>, consulté le 25 octobre 2010.

Pour sa part, la France ne possédait, à l'époque, que des navires permettant de récupérer 700m³ d'hydrocarbures quand la capacité des navires étrangers pouvait atteindre 3 500 m³⁶³⁴. C'est ainsi qu'en France, les moyens de la Marine ne suffisant plus pour faire face à la pollution occasionnée par le PRESTIGE, le préfet maritime de l'Atlantique, Jacques Gheerbrant, a décidé, le 3 décembre 2002, de déclencher le plan POLMAR-mer, en application de l'instruction cadre du Premier ministre du 2 avril 2001⁶³⁵, de l'instruction celle du 4 mars 2002⁶³⁶ et du décret n° 86-38 du 7 janvier 1986⁶³⁷. Sa gestion a mis en exergue la bonne coopération des différentes administrations civiles et militaires : Marine nationale, Douanes, Gendarmerie maritime, Affaires maritimes, SNSM⁶³⁸, comme cela avait le cas lors du naufrage de l'ERIKA, qui avait été qualifiée d' « exemplaire »⁶³⁹.

Les professionnels de la lutte contre la pollution en mer ont rapidement été rejoints par les marins pêcheurs. Cette participation de marins « civils » a été voulue par le préfet maritime, Jacques Gheerbrant et le préfet de la région Aquitaine et de la zone de défense Sud-ouest, Christian Frémont, qui avait été auparavant, de 1992 à 1996, préfet du Finistère. Leur

⁶³⁴ *Ibid.*

⁶³⁵ *Instruction du 2 avril 2001 relative à l'intervention des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs*, JORF, 10 avril 2001, p. 5502.

⁶³⁶ *Instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation nationale POLMAR)*, JORF, 4 avril 2002, p. 5877.

⁶³⁷ *Décret n° 86-38 du 7 janvier 1986 relatif aux mesures de police maritime à l'égard des navires, aéronefs, engins ou plates-formes pouvant causer une pollution marine accidentelle*, JORF, 11 janvier 1986, p. 570.

⁶³⁸ LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritimes des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, *op. cit.*, p. 45, *supra* notre note 567 : « La gestion de la crise du Prestige a révélé une mobilisation très efficace de l'ensemble des parties prenantes et la mise à disposition de tous les moyens de l'administration au bénéfice du préfet maritime, dès l'instant où une situation d'urgence le justifiait, s'est déroulée parfaitement », Amiral Jacques GHEERBRANT.

⁶³⁹ DE RICHEMONT H., *Rapport d'information fait au nom de la mission commune d'information chargée d'examiner l'ensemble des questions liées à la marée noire provoquée par le naufrage du navire "Erika", de proposer les améliorations concernant la réglementation applicable et de définir les mesures propres à prévenir de telles situations*, *op. cit.* p. 17, *supra* notre note 629.

volonté était d'associer le savoir-faire des marins d'État à celui des marins pêcheurs⁶⁴⁰. En effet, alors que la gestion des opérations en mer est parfaitement maîtrisée par la Marine nationale, la gendarmerie maritime et les douanes, ce sont les marins pêcheurs qui sont les spécialistes des techniques de ramassage des nappes d'hydrocarbures, comme le chalutage. Cette décision s'avéra des plus judicieuse ; les navires de pêche ont, en effet, recueilli 33 900 tonnes d'émulsions contre 19 600 tonnes pour les navires antipollution européens⁶⁴¹. L'action en mer a donc bénéficié d'une dynamique véritable qui a effectivement permis d'être efficace en s'appuyant sur les ressources disponibles.

235 L'action à terre a également tiré profit du retour d'expérience de l'ERIKA. En matière de coordination des actions, l'instruction du 4 mars 2002 a clarifié le rôle du préfet de zone de défense. Selon son article 2.3.1. « Le préfet de la zone de défense assure la coordination de l'ensemble du dispositif dès que le plan POLMAR-mer et un ou plusieurs plans POLMAR-Terre sont déclenchés ». La précédente instruction du 17 décembre 1997⁶⁴², était plus floue puisque qu'elle stipulait dans son IV B b. 2 : « Le préfet de zone de défense [...] assume alors la mission de mobilisation, de coordination, voire d'arbitrage dans la mise en œuvre des moyens de renfort à terre. Il devient alors le correspondant privilégié du préfet maritime pour la coordination des opérations terre-mer ».

Déjà, lors du naufrage de l'ERIKA, la question de la coordination les plans POLMAR-mer et POLMAR-terre avait été soulevée en l'absence d'une autorité unique responsable du plan POLMAR-terre au même titre que l'est le préfet maritime pour le plan POLMAR-mer. La multiplicité de responsables communaux et départementaux n'avait facilité ni la coordination entre les différents plans ni la gestion de crise interdépartementale. L'instruction du 4 mars 2002 a, donc, clarifié le rôle du préfet de zone dans la gestion de l'interface mer-terre et dans la gestion de crise interdépartementale. L'instruction cadre du 2 avril 2001 en

⁶⁴⁰ LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritimes des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, op. cit. p. 47, *supra* notre note 567 : « En ce qui concerne l'utilisation des professionnels, nous avons tiré des leçons de l'Erika. Je me suis souvenu de notre capacité à mobiliser les pêcheurs dans le Finistère. Dès le début, le préfet maritime et moi-même avons estimé qu'à tous points de vue, il fallait utiliser les pêcheurs, d'une part, parce qu'ils rendaient de grands services et, d'autre part, parce que cela évitait qu'ils restent à quai. », Christian FRÉMONT.

⁶⁴¹ CEDRE, « Spécial accident du Prestige », *Bulletin d'information du CEDRE*, n° 19, 2004, [en ligne] <<http://www.cedre.fr/fr/publication/bulletin/bull19.php>>, consulté le 25 octobre 2010 .

⁶⁴² *Instruction du 17 décembre 1997 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation nationale POLMAR)*, JORF, 24 décembre 1997, p. 18756.

avait déjà fait de même. Son article 2.2.1. stipule en effet : « Le préfet de zone de défense assure la liaison entre l'échelon local et l'échelon national pour l'ensemble des questions qui ne relèvent pas de la compétence du préfet maritime (soutien logistique, définition de la communication, suivi financier, question juridiques, etc.) ».

Bien que certains acteurs locaux aient tenté de défendre leurs prérogatives⁶⁴³, la gestion de la crise du PRESTIGE par le préfet de zone a globalement bien fonctionné, ainsi que l'ont souligné les députés en charge du rapport sur son naufrage : « A la lumière de l'expérience du *Prestige*, la pertinence de l'intervention de la préfecture de zone est pleinement validée ; cette intervention doit être la plus précoce possible, car elle s'avère la plus efficace pour gérer une crise affectant plusieurs départements »⁶⁴⁴.

236 Une autre clé du relatif succès des opérations menées par la France est le renforcement du rôle du Secrétariat général de la mer⁶⁴⁵.

L'instruction du 4 mars 2002 lui a confié un rôle de coordination et d'interface entre les différentes administrations et les différents acteurs. Au titre de l'article 2.2. de son annexe il doit : « Suivre au nom du Premier ministre et au profit du ministre en charge de la crise ou d'un aspect particulier de la crise, l'ensemble des opérations menées par les différentes administrations pour combattre les pollutions accidentelles (CICAD MER⁶⁴⁶). Mettre en œuvre la coordination internationale pour les accords dont il est point focal national. Relayer vers le ministère des affaires étrangères les demandes de mises en œuvre d'accords, de consultation préalable ou de notification ». Comme l'a souligné le Préfet maritime⁶⁴⁷, ce rôle d'interface a facilité le travail des autorités opérationnelles.

⁶⁴³ LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritimes des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, op. cit. , p. 55, supra notre note 567.

⁶⁴⁴ *Ibid.*

⁶⁴⁵ Placé sous l'autorité du Premier ministre, le SG Mer assure la cohérence des décisions gouvernementales en matière de politique maritime. Il a été créé par le décret du 22 novembre 1995, [en ligne] <<http://www.sgmer.gouv.fr/>> consulté le 1^{er} décembre 2010.

⁶⁴⁶ CICAD MER : Centre d'Information, de Coordination et d'Aide à la Décision mis à la disposition du SG Mer et rattaché à l'État-major opérationnel de la Marine nationale. Dans le cadre la « fonction garde-côte », ce centre a été remplacé par le Centre Opérationnel de la Fonction Garde-Côtes (CoFGC) qui sera hébergé à l'État-major de la Marine, [en ligne] <<http://www.cofgc.gouv.fr/>> consulté le 30 janvier 2014.

⁶⁴⁷ LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, op. cit. , p. 53, supra notre note 567 : « Par rapport à la crise de l'*Erika*, nous avons eu la

237 Un des disfonctionnement les plus remarquables lors de la gestion de crise de l'ERIKA, et dont les autorités ont tiré un réel enseignement, est la communication de crise éclatée. En effet, lorsque les boulettes de pétrole ont commencé à s'échouer sur les plages françaises, les médias ont voulu connaître leur toxicité. N'ayant pas un seul et unique interlocuteur vers qui se tourner, les journalistes ont interrogé de nombreux spécialistes qui n'ont pas tous eu la même analyse et dont les réponses ont été diverses et variées. Les médias, puis l'opinion publique, commencèrent alors à s'inquiéter. Certains spécialistes ont regretté que les autorités préfectorales ne s'expriment pas d'une seule voix⁶⁴⁸, avis partagé par les membres de la commission d'enquête sur l'accident de l'ERIKA⁶⁴⁹

238 Dans le cas du PRESTIGE, la communication de crise a été organisée différemment. La préfecture de la Gironde s'est vu confier la coordination de la communication du plan POLMAR-terre. Les journalistes n'avaient donc qu'un seul et même interlocuteur, ce qui a évité des divergences dans les informations diffusées. L'instruction du 4 mars 2002 n'impose pas une centralisation de la communication. Son article 2.7.1. al. 4 stipule : « Les autorités maritimes et terrestres et le préfet de zone de défense agissent de concert afin d'unifier le message des administrations de l'État luttant contre la pollution en mer et en terre ». Le choix de procéder à une centralisation s'est avéré extrêmement efficace et a incité les membres de la commission d'enquête sur l'accident du PRESTIGE à demander que ce principe soit « effectivement inscrit dans les textes »⁶⁵⁰.

Les dysfonctionnements constatés dans la communication en temps réel des prévisions relative à la dérive des nappes d'hydrocarbures a confirmé la nécessité d'une « cohérence des

chance d'être appuyés très efficacement par le Secrétariat général de la mer pour valider les orientations, donner les directives et peut-être surtout constituer une interface efficace entre la préfecture maritime et les autorités politiques centrales. », Amiral Jacques GHEEBRANT.

⁶⁴⁸ PAUL D., LE DRIAN J.Y., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants*, Assemblée Nationale, XIème législature, Collection «Tome I», 2000, p. 354 : « Il aurait fallu qu'une décision soit prise au niveau du PC POLMAR sur l'autorité habilitée à communiquer en matière d'épidémiologie et de risques pour la santé humaine, qu'on ne laisse pas les journalistes se précipiter sur toutes les personnes, y compris au CEDRE, qui ont tenté d'apporter des réponses avec ce qu'elles avaient. », Michel GIRIN.

⁶⁴⁹ *Ibid.* : « La commission estime que ce type de problème ne doit pas être traité au niveau du seul PC POLMAR, mais bien à un échelon politique plus élevé, afin de coordonner une capacité d'expertise qui est réelle mais dispersée. »

⁶⁵⁰ LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritimes des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, *op. cit.*, p. 69, *supra* notre note 567.

informations fournies et de l'opportunité exacte d'une diffusion tous publics »⁶⁵¹. En effet, les prévisions de Météo France, qui étaient publiées chaque jour sur son site, ont été démenties par les faits. Afin de ne pas reproduire cette erreur lors de la crise du PRESTIGE, les autorités ont instauré une communication scientifique collégiale unique regroupant les scientifiques compétents en la matière : le CEDRE, l'IFREMER⁶⁵², le SHOM⁶⁵³ et Météo France. Ces mesures ont permis de canaliser et d'organiser les informations fournies aux médias et au grand public et d'éviter la confusion résultant de l'éparpillement des communications.

239 Le naufrage du PRESTIGE démontre, si besoin était, que si poussées soient les techniques de construction et de navigation le navire demeure source de risque. Celui-ci ne se matérialise toutefois que par la faute de choix stratégiques, économiques ou politiques erronés qui réintroduisent le facteur humain dans les variables à prendre en compte quand il s'agit d'analyser les risques liés aux activités humaines en mer.

Sur une plate-forme pétrolière dans le golfe du Mexique ou sur un navire pétrolier dans l'océan Atlantique, tout incident peut rapidement se muer en catastrophe. Dans de tels milieux, les techniques, évoluées, doivent être fiables et les hommes, isolés, également. Comme l'on parle de l'œuf et de la poule, la question de connaître le déclencheur vient immédiatement à l'esprit. Dans le premier cas, le geste technique aura fait jaillir la défaillance structurelle, et n'en aura été que le révélateur. Dans le second, le choix humain, l'option retenue, aura affaibli la machine. Il s'avère, en conclusion que le facteur humain est source de risque au même titre que le navire.

⁶⁵¹ PAUL D., LE DRIAN J.Y., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants*, op. cit. p. 298, supra notre note 648.

⁶⁵² L'IFREMER a pour missions de conduire et de promouvoir des recherches, des activités d'expertise et des actions de développement technologiques et industriels dans le domaine maritime et océanographique, [en ligne] <<http://www.ifremer.fr/francais/index.php>>, consulté le 2 décembre 2010.

⁶⁵³ Le SHOM exerce les attributions de l'Etat en matière d'hydrographie nationale et de cartographie marine ; fournit aux forces navales des produits et des services de mesure, de description et de prédiction de l'environnement hydrographique et océanographique marin ; contribue aussi à la satisfaction des besoins en matière d'action de l'Etat en mer et sur le littoral, dans toutes les zones sous juridiction nationale, et dans les zones où la France exerce des responsabilités du fait d'engagements particuliers, en soutien à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques publiques maritimes, [en ligne] <<http://www.shom.fr/>>, consulté le 2 décembre 2010.

240 La prospection pétrolière et gazière offshore est assurée par des structures marines, les plates-formes. Toutes n'ont pas la même fonction. Les MODU (*Module Offshore Drilling Unit*) n'ont qu'une fonction de forage et peuvent loger du personnel. Les PP (*Production Platform*) assurent la production et/ou le traitement du pétrole brut mais ne contiennent pas de logements. Enfin, les LQ (*Living Quarters*) ont pour unique fonction de loger le personnel.

241 Les différents types de MODU et de PP peuvent être classés en cinq catégories. La première regroupe les plates-formes fixes destinées à reposer sur le fond de la mer qui peuvent être reliées de manière rigide aux têtes de puits et aux pipelines. Ces structures sont soit métalliques et assemblées sur place, soit en béton et donc susceptibles d'être remorquées en mer. La majeure partie de ces plates-formes est utilisée en mer peu profonde.

La deuxième catégorie regroupe les unités flottantes semi-submersibles autopropulsées ou remorquées qui peuvent « affronter les périls de la mer »⁶⁵⁴. Elles permettent des forages à une profondeur maximum, pour le moment, de deux milles mètres.

La troisième catégorie, assimilable à celle des unités flottantes semi-submersibles, est composée des *Floating Production Storage and Offloading (FPSO)* ou navires de production. Ces unités flottantes de production, de stockage et de déchargement sont, comme leur nom l'indique, des unités qui stockent le pétrole venant directement du puits ou d'autres plates-formes et chargent les pétroliers ; mais, en outre, intègrent la production. Elles présentent les avantages majeurs d'être autonomes et de ne pas avoir besoin d'infrastructures fixes, comme des pipelines, entre le lieu de production et le lieu de stockage.

La quatrième catégorie de plates-formes est constituée des *Spar*. Ces unités sont composées d'un flotteur cylindrique de fort diamètre et sont reliées à des pipelines pour l'exportation des hydrocarbures ou des gaz produits.

Enfin, la dernière des catégories est celle des *TLP (tension leg platforms)*. Celles-ci possèdent une flottabilité remarquable grâce à laquelle elles demeurent en surface. Elles sont maintenues en place par des câbles tendus qui le relie aux fonds marins⁶⁵⁵.

⁶⁵⁴ BEURIER J. P., « Droit de l'exploitation pétrolière », in *Droits maritimes*, BEURIER J.-P. (ss dir.), Dalloz, 2008 Collection «Dalloz Action», p. 1216.



Types of offshore oil and gas structures include: 1, 2) conventional fixed platforms (deepest: Shell's Bullwinkle in 1991 at 412 m/1,353 ft GOM); 3) compliant tower (deepest: ChevronTexaco's Petronius in 1998 at 534 m /1,754 ft GOM); 4, 5) vertically moored tension leg and mini-tension leg platform (deepest: ConocoPhillips' Magnolia in 2004 1,425 m/4,674 ft GOM); 6) Spar (deepest: Dominion's Devils Tower in 2004, 1,710 m/5,610 ft GOM); 7,8) Semi-submersibles (deepest: Shell's NaKika in 2003, 1920 m/6,300 ft GOM); 9) Floating production, storage, and offloading facility (deepest: 2005, 1,345 m/4,429 ft Brazil); 10) sub-sea completion and tie-back to host facility (deepest: Shell's Coulomb tie to NaKika 2004, 2,307 m/ 7,570 ft). All records from 2005 data.

1 - Types de plates-formes pétrolières⁶⁵⁶

242 La plate-forme DEEPWATER HORIZON était une plate-forme de forage semi-submersible à positionnement dynamique, capable d'opérer à des profondeurs de deux mille cinq cent à trois mille mètres. Elle était prévue pour résister à des tempêtes extrêmes, à une houle de vingt-cinq mètre et à des vents de cent quatre-vingt kilomètres heures.

Son explosion, le 20 avril 2010, à quarante-trois miles marins des côtes de Louisiane, puis sa disparition le 22 avril suivant, entraînant une fuite d'hydrocarbures estimée, de six cent trente-sept mille tonnes⁶⁵⁷ et la disparition de onze disparus, tandis que dix-sept étaient blessés et une fuite, présente un cas d'espèce pour qui souhaite analyser la gestion des risques dans le domaine de l'exploitation des énergies fossiles en milieu marin.

⁶⁵⁵ Pour de plus amples détails techniques sur les plates-formes pétrolières: [en ligne] <<http://www.connaissancedesenergies.org/fiche-pedagogique/plateformes-petrolieres>>, consulté le 22 avril 2013.

⁶⁵⁶ [en ligne] <http://oceanexplorer.noaa.gov/explorations/06mexico/background/oil/media/types_600.htm>, consulté le 24 mars 2013.

⁶⁵⁷ A titre de comparaison, l'AMOCO CADIZ, en 1978, avait laissé s'échapper 227 milles tonnes d'hydrocarbures.

243 De nombreuses protestations se sont élevées pour fustiger la compagnie de pétrochimie British Petroleum (BP), propriétaire du gisement à 65%, et ses méthodes peu soucieuses de l'environnement. Certaines voix, issues majoritairement de la classe politique américaine⁶⁵⁸, ont en revanche relativisé les impacts environnementaux d'une telle pollution et ont rappelé qu'était grande pourvoyeuse d'emplois, l'industrie pétrochimique méritait d'être protégée.

Au-delà de ces prises de position, il s'agit d'analyser les raisons de l'échec de la politique de gestion des risques de BP et de ses partenaires. La question est de savoir si les acteurs mis en cause ont bien géré ou non les risques qui ont abouti à ce sinistre (A) et pourquoi. En outre, comment ne pas avoir été frappé par l'impression d'incurie et de désordre qui s'est dégagée de la gestion de crise ? Une gestion aux contours incertains (B) laissant à penser que l'attribution des rôles et responsabilités opérationnelles n'obéissait pas à un plan d'action préalablement défini.

⁶⁵⁸ DRIESSEN P., « Lessons from the Gulf Blow out », 2010, Town Hall, [en ligne] <http://townhall.com/columnists/PaulDriessen/2010/05/08/lessons_from_the_gulf_blowout>, consulté le 8 août 2010.

A) Des risques subis et non gérés

244 L'exploitation des énergies fossiles marines n'est pas une œuvre du XXI^e, ni même du XX^e siècle. Le premier forage offshore, pratiqué à faible profondeur à partir de pontons au large de la Californie, dans l'océan Pacifique, date de 1896. L'installation de la première plate-forme pétrolière au monde a eu lieu au large des côtes de Louisiane (Etats-Unis), en 1933, par une profondeur de cinq mètres d'eau⁶⁵⁹.

Depuis, l'évolution des techniques a bouleversé ce secteur, en permettant d'atteindre en 2010, des profondeurs d'exploitation supérieures à deux mille mètres. Le seuil de trois mille mètres est envisagé à moyen terme. Compte tenu du potentiel d'évolution rapide de ces techniques, et sachant que le forage profond de plus de mille mètres, représente 12% de la production offshore qui fournit 30% de la production mondiale de pétrole, il est facile d'imaginer, les difficultés techniques croissantes d'une telle exploitation.

245 Le manque de retour d'expérience ne facilite pas la tâche des exploitants qui ne disposent que de peu de points de comparaison ou de repères. Cette lacune aurait sans doute dû les inciter à développer une culture commune des risques, intégrée à une véritable gestion des risques ; ce qui n'a pas été le cas (2). L'administration américaine a également failli dans son rôle de gardienne des normes de sécurité en privilégiant une approche parcellaire et non systémique (2).

1) La vision parcellaire des politiques publiques en matière d'exploitation offshore

246 L'une des caractéristiques centrales de l'exploitation offshore est la fragilité des forages par grande profondeur. En effet, à deux mille mètres au-dessous de la surface, de nombreux éléments rendent cette aventure périlleuse : la pression est de 205 kg/cm², la température chute à 2°C (en milieu océanique) ; les effets magnétiques et électrostatiques sont facilités par la salinité de l'eau ; les courants convectifs (verticaux), dont les courants thermohalins, modifient la densité de l'eau et rendent le milieu plus instable. La pression, à l'intérieur du puits, est telle qu'elle nécessite l'injection d'une boue de forage très dense afin

⁶⁵⁹ Sur l'histoire des pionniers de l'exploration offshore : PRATT J.A., PRIEST T., CASTANEDA C.J., *Offshore pioneers – Brown & Root and the history of offshore oil and gas*, Houston, Gulf Professional Publishing, 1997.

de contrôler le flot de pétrole lors du forage⁶⁶⁰. Les éléments cités ci-dessus ne concernent que la colonne d'eau, les fonds marins et le sous-sol. D'autres éléments, touchant à l'intégrité de la plate-forme, doivent également être pris en compte tels que les courants de surface, les phénomènes météorologiques, la force du vent, le comportement des eaux de surface (houle).

247 Les difficultés d'une telle industrie sont donc connues des professionnels et des pouvoirs publics ; les risques le sont également. Les catastrophes d'EKOFISK, IXTOC 1, PIPER-ALPHA⁶⁶¹ ont profondément marqué les consciences ; celle de PIPER-ALPHA a débouché sur l'instauration des *safety cases*⁶⁶² grâce au rapport Cullen. Or, onze ans après la catastrophe d'IXTOC 1, vingt-deux ans après celle de PIPER-ALPHA, et malgré un retour sur expérience exemplaire, grâce au rapport Cullen, le golfe du Mexique voit à nouveau ses eaux devenir le théâtre d'un événement dont on ne connaîtra sans doute jamais les réelles conséquences.

Avant d'aborder les choix et pratiques des exploitants ayant été parmi les causes majeures de la catastrophe de DEEPWATER HORIZON, il est nécessaire de procéder à une analyse des politiques publiques des États-Unis d'Amérique en matière de gestion de l'énergie. En effet, nous serions en droit de croire que les différentes administrations chargées de ces questions se sont inspirées du retour d'expérience de la Grande-Bretagne et que la législation, fédérale et celle des États fédérés, ont suivi la même voie que celle de l'Union européenne en intégrant les principes de gestion de la sécurité dans son corpus juridique.

248 Les États-Unis d'Amérique ne sont pas connus pour être de fervents partisans des conventions internationales et d'une manière plus générale du droit des Nations-Unies. Rappelons, notamment, qu'ils ne sont pas partie à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Il en est de même pour la convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures du 29 novembre 1969 (dite CLC) modifiée par le protocole du 27 novembre

⁶⁶⁰ Les boues de forage ont plusieurs fonctions : elles refroidissent l'outil de forage, aident à attaquer la roche, nettoie le trou en remontant les copeaux de roches, forment un mur afin d'éviter que les parois de la cavité ne s'effondrent. Ces boues ont une composition spéciale. Effet, si elles sont trop lourdes, elles risquent de pénétrer à grande vitesse dans les réservoirs et disparaître dans le sous-sol. Si elles sont trop légères, l'eau des formations géologiques traversées, à pression plus élevée que celle de la colonne de boue, envahit le trou et le forage « entre en gains ». Si on ne réagit pas alors très vite, cela peut provoquer jusqu'à une éruption incontrôlable.

⁶⁶¹ EKOFISK : 1977, Norvège, 32 mille tonnes d'hydrocarbures ; IXTOC 1 : 1979, Golfe du Mexique, entre 470 milles et 1 millions 500 milles de tonnes d'hydrocarbures ; PIPER-ALPHA : 1988, Mer du Nord, 147 morts.

⁶⁶² *Infra*, partie 2, chapitre 1, section 1, sous-section 2.

1992 et pour celle du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) modifiée par le protocole du 27 novembre 1992.

Ceci ne signifie pas que les États-Unis d'Amérique soient dépourvus de toute législation en matière de responsabilité pour pollution marine par hydrocarbures. Ne souhaitant être tenus que par leur propre législation, qu'ils estiment plus fiable, ils ont élaboré, en 1990, un système proche dans son esprit de celui institué par la convention CLC et le FIPOL : l'*Oil Pollution Act* (désigné ci-après comme *OPA*) et l'*Oil Spill Liability Trust Fund*. La grande différence tient dans les niveaux de réparation, beaucoup plus élevés dans le cadre de l'*OPA* que dans celui du FIPOL. En effet, la garantie fournie par l'*Oil Spill Liability Trust Fund* peut atteindre environ 1,8 milliard d'euros (2,5 milliards de dollars) contre 900 millions d'euros pour le FIPOL. La responsabilité de l'armateur ou du propriétaire du navire peut, quant à elle, dépasser 300 millions de dollars (environ 220,700 millions d'euros) dans le cadre de la législation américaine pour un montant maximum de 110 millions d'euros dans le cadre de la CLC. En ce qui concerne les plates-formes pétrolières, l'*OPA* limite la responsabilité pour des rejets polluants dans les eaux navigables des États-Unis d'Amérique à 75 millions de dollars (environ 55 millions d'euros) par installation⁶⁶³.

Cette volonté autarcie juridique⁶⁶⁴ se manifeste également par le refus de doter l'industrie off-shore d'une convention internationale⁶⁶⁵. En cas de catastrophe, les industriels préfèrent, de toute façon, fédérer leurs moyens et coordonner leurs efforts en créant un organisme d'intervention d'urgence ; c'est précisément ce qu'on fait quatre des cinq plus grands groupes mondiaux (ExxonMobil, Shell, Chevron et ConocoPhillips) lors de la disparition de la plate-forme DEEPWATER HORIZON.

Les États-Unis d'Amérique se sont donc dotés d'outils spécifiques pour répondre à la pollution marine par hydrocarbures. Si « la voix de la puissance publique doit se faire entendre⁶⁶⁶ », ce n'est pas seulement a posteriori, une fois l'évènement survenu pour « se faire

⁶⁶³ *Oil Pollution Act*, USC, Titre 33, Chapitre 40, Sous chapitre I.

⁶⁶⁴ Autarcie qui a comme caractéristique de produire ses propres normes en vase clos, mais avec l'ambition de les internationaliser.

⁶⁶⁵ RÈMOND-GOUILLOUD M., « Pollution accidentelle et responsabilités », *DMF 2010*, 717.

⁶⁶⁶ HUGLO C., « La dramatique marée noire du Golfe du Mexique ou comment en tirer les premières leçons juridiques », 2010, Collection « Environnement et Développement durable », juillet 2010, p. 2.

sentir dans la puissance coercitive⁶⁶⁷ », mais il faut qu'elle soit entendue et écoutée dans sa fonction préventive. Or, il apparaît en l'espèce, que la voix publique n'a pas été entendue. D'aucuns disent⁶⁶⁸, à juste titre, que les autorités américaines ont fait fi du principe de prévention⁶⁶⁹ en ne mesurant pas les risques engendrés par leur inaction. En effet, il est loisible de constater que « le rythme effréné d'innovation semble dépasser la capacité de l'État à établir une réglementation et des contrôles adaptés aux risques qu'elle présente et encore plus à les anticiper »⁶⁷⁰.

249 Les choix faits par les États-Unis d'Amérique en matière d'exploitation pétrolière offshore ont été en partie, guidés par des considérations de géostratégie. Cet état fédéral, a une superficie terrestre de 9 363 123 km²⁶⁷¹ ; celle de la France est de 547 030 km² et donc plus petite que la superficie l'État du Texas, et celle de l'Union européenne de 4 376 780 km²⁶⁷² (pour des densités démographiques de 305 529 237 habitants pour les États-Unis d'Amérique et 501 millions pour l'Union européenne au 1^{er} janvier 2009). Les dimensions ne sont donc pas comparables, même en prenant pour référence le territoire de l'Union européenne ; les pratiques en matière de déplacements non plus. Il n'est, par conséquent, pas surprenant que les États-Unis d'Amérique soient le troisième producteur mondial d'hydrocarbures (8,5 millions de barils par jour), dont un tiers provient du Golfe du Mexique.

Les réserves en hydrocarbures de ce pays d'Amérique du Nord ne dispensent pas ses dirigeants d'engager une politique en faveur des énergies renouvelables et expliquent, en partie, le délai de réalisation d'une telle politique au regard des technologies actuelles et de l'ampleur de la tâche dans un tel pays. Quels que soient les arguments, à charge ou à

⁶⁶⁷ *ibid.*

⁶⁶⁸ HUGLO C., « La dramatique marée noire du Golfe du Mexique ou comment en tirer les premières leçons juridiques », *op. cit.*, p. 1, *supra* notre note 666.

⁶⁶⁹ « Le principe de prévention est un principe d'action préventive et de correction des atteintes à l'environnement, par priorité à la source, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable », BRODHAG C., BREUIL F., GONDRAN N., OSSAMA F., *Dictionnaire du développement durable*, Paris, AFNOR, 2004, p. 179.

⁶⁷⁰ ROGOFF K., « La dure leçon de la marée noire de BP », *Les Échos*, 2010.

⁶⁷¹ [en ligne] <http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/pays-zones-geo_833/etats-unis_471/presentation-etats-unis_962/geographie_8585.html>, consulté le 5 novembre 2010.

⁶⁷² [en ligne] <<http://www.eurOPAforum.public.lu/fr/actualites/2010/07/estat-demographie/index.html>>, consulté le 5 novembre 2010.

décharge, d'une telle politique, force est de constater que les États-Unis d'Amérique maintiennent leurs choix en matière de prospection de gaz et de pétrole. Choix confirmé par le *Deepwater Royalty Relief Act*⁶⁷³ de 1995. Présenté en novembre 1995 par l'administration Clinton, il apporte de profonds changements aux conditions fiscales applicables aux concessions en eaux profondes dans la zone de planification des recherches et d'exploitation des gisements du centre et de l'ouest de la zone externe du plateau continental, la profondeur minimum des concessions est désormais de deux cents mètres ; en-deçà de celle-ci, les compagnies pétrolières ne peuvent bénéficier d'une exemption de taxes sur leurs bénéfices.

Les premières concessions, prises postérieurement à l'entrée en vigueur du *Deepwater Royalty Relief Act*, ont été attribuées en avril 1996. Grâce à ce dispositif, la zone en eau profonde du golfe du Mexique (EP-GM), aux États-Unis, a connu un regain d'intérêt pour devenir une des régions principales d'exploration et de production de pétrole et de gaz au monde. Le succès a été tel que l'administration Bush a reconduit la loi qui ne devait avoir effet que jusqu'au 28 novembre 2000 et qu'elle en a étendue l'application à tous les plateaux continentaux jouxtant les États-Unis.

De nouveaux quotas ont été alors instaurés. Pour une profondeur de deux cents à quatre cents mètres, les compagnies bénéficient d'une défiscalisation totale sur les premiers 98,5 milliards de pieds cubiques de gaz ou sur les premiers 17,5 millions de baril de pétrole extraits. Entre quatre cents et huit cents mètres, le volume exempté de taxe double et au-delà de huit cents mètres de profondeur, il quadruple⁶⁷⁴. Ce mécanisme a eu pour effet de faire passer le pourcentage de puits de forage en eaux profondes de 1 à 32% ces cinq dernières années.

Une telle exonération a de quoi surprendre. Certes, elle aide à compenser pour les compagnies les coûts énormes engendrés par l'exploration et la production en eaux profondes, mais ce n'est pas l'unique explication. Les pouvoirs publics américains, que leur direction soit démocrate ou républicain, se devaient de concilier les intérêts économiques des compagnies pétrolières et ceux de leurs électeurs qui n'auraient sans doute pas admis l'implantation de plates-formes à proximité de leurs lieux de vie. S'inspirant de l'adage « *not in my backyard* » (*NIMB*), ils ont donc voulu inciter les industriels à éloigner des côtes leurs installations ; c'est

⁶⁷³ [en ligne] <<http://www.istep.upmc.fr/fr/recherche/lpp.html>>, consulté le 5 novembre 2010.

⁶⁷⁴ NOVAK M., « Washing BP (for doing exactly what government led them to do) », *Ludwig von Mises Institute*, 2010.

d'ailleurs le même phénomène que l'on observe aujourd'hui en Europe pour des projets d'implantation d'éoliennes offshores.

250 Outre ces choix politiques, des manquements de différentes agences (*board*)⁶⁷⁵ sont à souligner. Ainsi, l'Agence de gestion minière (*MMS*), rebaptisé Bureau de régulation et de gestion de l'énergie (*BOEMRE*)⁶⁷⁶, a envisagé de rendre obligatoire l'utilisation de dispositifs d'arrêt à distance comme cela se fait en Norvège ou au Brésil. Or, en 2003, le *MMS* a affirmé que leur utilisation n'était pas recommandée, car « ces dispositifs ont tendance à être très onéreux ». Il s'agit d'une prise de position des plus étonnantes quand on sait que le Bureau de prévention des accidents chimiques majeurs⁶⁷⁷ (*CSB*), l'équivalent de la *DREAL*⁶⁷⁸ française, a estimé qu'un des plus importants acteurs pétroliers, BP, était structurellement défaillant dans le respect des normes de sécurité. La catastrophe de *DEEPWATER HORIZON* a mis à jour certaines pratiques de délivrance de concessions dont la légalité est douteuse⁶⁷⁹.

251 Ces différents éléments démontrent l'absence de prise en compte de certains facteurs, environnementaux, sociaux, d'image liés à l'exploitation offshore. Cette vision réductrice n'est pas le fait d'un acteur privé, d'un industriel, mais d'une puissance publique qui œuvre pour le bien commun, la *res publica*.

Il n'est nullement question de jeter l'anathème sur un coupable idéal, mais de tenter de saisir les mécanismes qui ont conduit à une telle situation afin de posséder un retour d'expérience de l'action publique à la hauteur d'un sinistre dont le déroulement mériterait d'être qualifié de « chronique d'une catastrophe annoncée ».

⁶⁷⁵ Les « *board* » sont des agences gouvernementales indépendantes qui diffèrent des administrations en ce sens qu'elles répondent à un besoin très précis.

⁶⁷⁶ Le *Bureau of Ocean Energy Management, Regulation and Enforcement* est une agence en charge des questions de sécurité des plates-formes. Elle recueille, vérifie et distribue les revenus obtenus des différentes ressources., [en ligne] <<http://www.boemre.gov>>, consulté le 5 novembre 2010.

⁶⁷⁷ *US Chemical Safety and Hazard Investigation Board* : Agence fédérale chargée de la sécurité ayant pour mission de favoriser la prévention des accidents chimiques majeurs dans les installations fixes, [en ligne] <<http://www.csb.gov>>, consulté le 5 novembre 2010.

⁶⁷⁸ Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

⁶⁷⁹ Des enquêtes administratives sont actuellement menées au sein du *BOEMRE* pour caractériser ce qu'un responsable a appelé une « culture de faillite morale », KENNEDY R. F. Jr, « Sex, lies and oil spills », *The Huffington Post*, 2010, [en ligne] <http://www.huffingtonpost.com/robert-f-kennedy-jr/sex-lies-and-oil-spills_b_564163.html>, consulté le 5 novembre 2010.

- 2) L'absence de réelle gestion des risques et de culture commune des risques des acteurs privés

252 Le 8 septembre 2010, BP a mis en ligne sur son site internet⁶⁸⁰, le rapport d'enquête interne sur les causes de la catastrophe. Ce document pointe la non-conformité aux spécifications techniques de l'anneau de ciment spécial coulé par le parapétrolier Halliburton qui devait empêcher les infiltrations indésirables d'hydrocarbures dans le tubage du puits. Ce que le rapport ne signale pas, en revanche, est le fait que BP et Halliburton savaient que le ciment utilisé était un ciment à risque comme l'a révélé Fred Barllit, le principal enquêteur la commission spéciale d'enquête : « Halliburton et BP possédaient tous deux des résultats en mars indiquant que le type de produit injecté dans le puits serait instable, mais aucun n'a agi en fonction de ces données »⁶⁸¹.

Sont également mis en cause les techniciens et ingénieurs des filiales d'Halliburton, Transocean et Sperry, qui n'avaient pas détecté que le flexible reliant le puits à la plate-forme était envahi d'hydrocarbures. Leur réaction tardive les avait contraints à dévier ce flux de gaz et d'hydrocarbures vers un séparateur de gaz et d'huile, le dégazeur, qui n'avait pas été conçu pour un tel volume de matière. Cela a eu pour conséquence de laisser le gaz s'échapper dans l'atmosphère au-dessus de la plate-forme. Les conditions étaient réunies pour que ce gaz s'enflamme ; ce qui se produisit et provoqua deux explosions.

Les déflagrations ont déconnecté les câbles électriques qui reliaient la plate-forme au dispositif de fermeture du puits. Celui-ci ne pouvant plus être fermé manuellement, le dernier dispositif d'urgence restant était le système de fermeture automatique qui a également failli à son tour car le premier système de commande n'avait plus de batterie, et une vanne du second était défectueuse.

253 Il apparaît, au travers de cette liste provisoire de causes, que si des erreurs techniques ou de conception ont été commises, une série de manquements aux règles de sécurité et une maintenance approximative ont également contribué à créer les conditions du sinistre. été à

⁶⁸⁰ [en ligne]

<http://www.bp.com/liveassets/bp_internet/globalbp/globalbp_uk_english/incident_response/STAGING/loca_assets/downloads_pdfs/Deepwater_Horizon_Accident_Investigation_Report.pdf>, consulté le 7 novembre 2010.

⁶⁸¹ [en ligne] <<http://graphics8.nytimes.com/packages/pdf/science/spilldoc.PDF>>, consulté le 7 novembre 2010.

l'œuvre. Néanmoins, la question ne se pose pas uniquement en termes de responsabilité des sous-traitants⁶⁸². Pour s'en convaincre, il suffit de rappeler la série de catastrophes auxquelles BP a été confronté ces dernières années : une explosion dans la raffinerie de Texas City en 2005 (15 morts, 180 blessés) ; le problème de maintenance dans le réseau des pipelines dans la Baie de Prudhoe en Alaska en 2006.

254 Le CSB n'a pas hésité à affirmer en 2007, dans son rapport final d'enquête relatif à l'explosion de Texas City, que les problèmes de sécurité étaient intrinsèques à la compagnie⁶⁸³. Il a noté, en outre, de nombreuses similitudes entre l'incident des pipelines en Alaska et celui de Texas City parmi lesquelles figurait la focalisation sur les aspects budgétaires au détriment d'une analyse des risques approfondie. Les questions relatives à la sécurité se trouvant, en conséquence, reléguées au second plan dans l'ordre des priorités, le personnel pouvait, en certains cas, être amené à négliger les procédures ou vérifications prescrites. C'est ainsi qu'au cours d'entretiens avec les enquêteurs, de nombreux employés de BP déclarèrent qu'ils avaient avant tout mission d'atteindre les objectifs de production fixés par la compagnie tout en restant dans les limites du budget affecté aux opérations.

Cela ne signifie pas, évidemment, que les dirigeants et les responsables à l'origine de ces directives étaient animés d'une intention malveillante, mais tout simplement, qu'ils fonctionnaient et fonctionnent encore selon un schéma classique mais périmé, surtout dans ce type d'industrie.

La faiblesse de la gestion des risques dans les grandes entreprises comme BP réside dans des méthodes basées sur des statistiques valables pour des événements à occurrence élevée mais aux conséquences relativement mineures, voire faibles, et non pour des catastrophes, c'est-à-dire des événements improbables, à faible occurrence et aux conséquences élevées, c'est-à-dire très graves.

⁶⁸² DELEBECQUE P., COLLART DUTILLEUL F., *Contrats civils et commerciaux*, Paris, Dalloz, 2014.

⁶⁸³ US Chemical Safety and Hazard Investigation Board, *Final Investigation Report n° 2005-04-I-TX, Refinery explosion and fire*, 2007, accessed at <http://www.csb.gov/assets/document/CSBFinalReportBP.pdf>: «The Texas City disaster was caused by organizational and safety deficiencies at all levels of BP Corporation. Warning signs of a possible disaster were present for several years, but company officials did not intervene effectively to prevent it. »

Traduction libre :

« Le désastre de Texas City a été causé par des manquements organisationnels et de sécurité à tous les niveaux de la compagnie BP », [en ligne] <<http://www.csb.gov/assets/document/CSBFinalReportBP.pdf>>, consulté le 7 novembre 2010.

255 Les entreprises ont un besoin croissant de lecture globale des risques inhérents à leurs activités et qui peuvent faire échouer leur projet. C'est ainsi que l'on voit se développer de nouvelles pratiques en la matière ; la gestion intégrée des risques est une de ces nouvelles pratiques. Celle-ci est définie comme « l'identification et l'évaluation des risques collectifs susceptibles d'affecter la valeur de l'entreprise, mais aussi la mise en œuvre d'une stratégie à l'échelle de celle-ci pour les gérer »⁶⁸⁴.

256 Conscientes de la nécessité d'adopter une « démarche risque », de même qu'elles pratiquent depuis des décennies une « démarche qualité », les entreprises adoptent, quasi systématiquement, la méthode de l'Analyse des modes de défaillance, de leurs effets et de leur criticité (AMDEC)⁶⁸⁵ et procèdent à la cartographie de leurs risques. Cela ne saurait suffire cependant car cette méthode, la cartographie des risques ou les statistiques ne sont que des outils. Outils, certes nécessaires, mais qui ne peuvent prétendre obtenir une réelle vision systémique. Cette vision ne peut être réellement atteinte que grâce au développement d'une culture du risque à tous les échelons de l'entreprise insufflée par des dirigeants qui auront en permanence à l'esprit la notion de « risque majeur » quand il s'agira d'élaborer un plan stratégique.

Il faut toutefois, avoir conscience que, comme toute culture, cette dernière, quelle que soit sa forme, nécessitera du temps pour agir sur les esprits, convaincre les intéressés de modifier leurs comportements et que, *in fine*, les processus, eux-mêmes en soient imprégnés. Rappelons que, par hypothèse, nous nous situons dans le cadre d'une entreprise ayant conscience de la nécessité et des bienfaits d'une telle démarche ; en réalité, beaucoup de structures restent à convaincre, celles-là même qui préfèrent encore raisonner selon l'expression : « pas de chance, mais on paiera »⁶⁸⁶. Contrairement à ce qu'elles pensent ou affirment, ces dernières n'ont qu'une vision à court terme. En effet, analysons prosaïquement, cyniquement diront certains, l'intérêt d'une vision transverse et globale. Un système de gestion des risques, qui plus est environnementaux, permet de :

⁶⁸⁴ MEULBROEK L., « Gérer le risque global », in *L'Art de la gestion des risques*, Paris, tiré à part, Les Echos.

⁶⁸⁵ AMDEC : méthode élaborée par l'armée américaine en 1949. Elle est structurée et systématique pour détecter les défaillances d'un produit ou d'un processus ; définir les actions à entreprendre pour éliminer ces défaillances, réduire leurs effets et pour en empêcher ou en détecter les causes. L'AMDEC est un système qui aide à « prévoir » pour ne pas être obligé de « revoir ».
Pour de plus amples développements voir JOUSSE G., *Traité de riscologie, La science du risque*, Paris, Imestra, 2009.

⁶⁸⁶ MAIRE J., « BP ne noircit pas seulement son image et les côtes de Louisiane », *ENEPRESSE*, 10124, 2010.

- i. gérer les contraintes réglementaires ;
- ii. réduire et maîtriser les risques liés aux conditions d'exploitation ;
- iii. rassurer la communauté financière ;
- iv. se donner une image de fiabilité et acquérir une bonne réputation auprès du public (consommateurs, riverains, associations de défense de l'environnement) ;
- v. réduire les coûts de production et de maintenance ;
- vi. développer une culture d'entreprise fédératrice ;
- vii. améliorer et maintenir la compétitivité de l'entreprise.

257 Comme nous venons de le voir, en développant une politique de gestion des risques, la structure agit sur des risques de nature différente : juridiques⁶⁸⁷ (a) (contractuels, responsabilité civile et pénale), financiers (b), médiatiques, d'atteinte à l'image (c). Elle se place également dans une échelle temporelle qui, à terme, transforme cette gestion des risques en investissement. En effet, quel que soit son secteur, une entreprise qui communique sur ses valeurs, sur son engagement à l'égard de ses salariés, transformera sa gestion en outil marketing des plus efficaces. Il n'en va pas autrement, actuellement, avec l'essor du développement durable et des chartes de protection de l'environnement.

Malheureusement pour elle, BP n'a pas mesuré l'impact d'une mauvaise gestion des risques stratégiques de nature à l'empêcher d'atteindre ses buts juridiques, financiers et médiatiques. En effet, même en supposant que les risques juridiques aient été gérés *a minima*, à savoir par la provision de montants couvrant d'éventuelles condamnations ou par l'extension de couverture des polices d'assurance, il n'en a pas été de même du management des risques financiers, si bien que la situation dans ce domaine a évolué vers la crise. En effet, le 9 juin les cours de BP chutaient de 15,75% à Wall Street ; le 10 juin ils s'effondraient de 15% à la Bourse de Londres. A la mi-juin le géant pétrolier avait perdu environ 25% de sa valeur boursière (près de cinquante milliards de dollars) depuis le début de la catastrophe. Il ne s'agissait plus seulement, à l'époque, d'analyser la baisse des dividendes mais bien de savoir si la « *major* » survivrait.

Quant aux risques médiatiques, ceux-ci ont eu des conséquences désastreuses sur l'image de BP. Or celui-ci représente l'un des principaux groupes de pression économique dont les moyens peuvent être considérables et les réactions émotionnelles fortement

⁶⁸⁷ VERDUN F., *La gestion des risques juridiques*, Éditions d'Organisation, 2006, p. 25.

amplifiées et démultipliées par les médias. Il est donc fort probable que les conséquences se feront encore sentir pendant de nombreuses années.

Une autre des répercussions dommageables que la multinationale devra supporter, moins perceptible que les précédentes, du moins de l'extérieur, est la perte de confiance, voire la défiance, de ses salariés à son encontre. La culture commune du risque dans une structure multinationale telle que BP, présente dans plus de cent pays, doit prendre en compte la culture et l'histoire de ces derniers. Ce sont autant de facteurs qui ont une incidence sur les rapports sociaux et donc sur la responsabilisation et l'implication des personnels. Ces principes « d'implication » et de « responsabilisation » des personnes font partie des huit principes de management issus de la norme ISO 9004^{688 689}.

258 Comment légitimer les demandes d'implication et de responsabilisation émanant de la direction générale si cette dernière ne donne pas l'exemple de la vertu? L'adage « l'exemple vient d'en haut » voudrait que les donneurs d'ordres tracent la voie pour leurs employés tout en leur fournissant les moyens nécessaires à la réalisation des objectifs définis. Comme nous l'avons vu, il ressort d'entretiens avec plusieurs centaines d'employés de BP, après l'accident de Texas City, que « les objectifs de production, les pressions opérationnelles, ou les contraintes budgétaires l'emportent parfois sur les préoccupations de sécurité »⁶⁹⁰.

Outre une perte de crédibilité, un fonctionnement interne de ce type risque d'entraîner, non plus uniquement une perte d'implication, mais une perte de confiance, ce qui va bien au-delà. Une implication correspond à l'adhésion aux principes et aux valeurs de l'entreprise, à sa politique et à ses engagements. Il s'agit en somme, des actes de positionnement positifs, plus ou moins conscients, tandis que la perte de confiance se traduit par un état de retrait, de négation volontairement et consciemment décidé. Cela signifie qu'alors que l'acte d'adhésion nécessite du temps et un engagement certain de la part de l'entreprise et du personnel, la perte de confiance, en revanche, peut être rapide et réduire à néant en peu de temps les efforts déployés par l'entreprise pour responsabiliser et impliquer son personnel.

⁶⁸⁸ Ces huit principes de management, selon l'ISO 9004, sont : l'orientation du client, le leadership/la responsabilité, l'implication du personnel, l'approche processus, les relations mutuellement bénéfiques avec les fournisseurs, l'amélioration continue, le management par l'approche système et l'approche factuelle pour la prise de décision.

⁶⁸⁹ [en ligne] <<http://www.opol.org.uk>>.

⁶⁹⁰ BAKER J. III, *The report of the BP US. Refineries independent safety review panel*, 2007, [en ligne] <http://www.bp.com/liveassets/bp_internet/globalbp/globalbp_uk_english/SP/STAGING/local_assets/assets/pdfs/Baker_panel_report.pdf>, consulté le 7 novembre 2010.

259 Une fois que se produit le sinistre tant redouté par certains, nié par d'autres, la gestion des risques laisse la place à la gestion de crise qui comme celle des risques, nécessite que l'on sache anticiper sur la suite des événements et que l'implique un plus grand nombre d'acteurs. L'on se trouve, dès lors, confronté à une difficulté supplémentaire, celle de définir le rôle de chacun en vue d'obtenir une efficacité optimale.

B) Une gestion de crise aux contours incertains

260 Lorsqu'une catastrophe se produit bien que l'entreprise pratique une réelle politique de management des risques et de management environnemental ou, au contraire, parce qu'elle n'en a élaborée, ni même envisagé aucune, elle va être dans l'obligation de gérer non plus des risques mais une crise. Il ne s'agit plus d'anticiper, de gérer des aléas, mais de limiter les conséquences négatives voire néfastes d'un fait déjà survenu. Cependant, une gestion de crise de l'ampleur de celle de DEEPWATER HORIZON n'implique pas que l'industriel à l'origine de la catastrophe. Les pouvoirs publics étant garants de la sécurité nationale, ils ont toute légitimité pour définir la stratégie à adopter et imposer aux acteurs privés les mesures qu'ils jugent nécessaires.

Ils tirent cette légitimité du *Comprehensive Environmental Response, Compensation, and Liability Act (CERCLA)*⁶⁹¹, du 11 décembre 1980, et du *Superfund Amendments and Reauthorization Act (SARA)*⁶⁹², du 17 octobre 1986, qui investissent d'un large pouvoir les autorités fédérales afin de lutter contre les menaces de pollutions ou les pollutions avérées susceptibles de menacer la santé publique ou l'environnement.

261 Patrick Lagadec a défini la crise comme « une situation où de multiples organisations, aux prises avec des problèmes critiques, soumises à de fortes pressions externes, d'âpres tensions internes, se trouvent brutalement et pour une longue durée sur le devant de la scène, projetées ainsi les unes contre les autres... le tout dans une société de communication de masse, c'est-à-dire en direct, avec l'assurance de faire la "une" des informations radiodiffusées, télévisées, écrites, sur une longue période »⁶⁹³. Le cas de la crise de DEEPWATER HORIZON répond parfaitement à cette situation dans laquelle les réactions prennent toute leur ampleur et focalisent durablement l'attention de l'opinion publique et des médias qui s'offusquent d'un tel scandale et exigent des acteurs une réponse prompte et adéquate. Force est de constater que la gestion de crise n'a pas été un modèle de rigueur et de transparence, bien que la réaction des intervenants ait été considérablement plus rapide que lors d'autres catastrophes comme celle d'IXTOC 1, et les moyens mis en œuvre plus importants.

⁶⁹¹ [en ligne] <<http://www.epa.gov/superfund/policy/cercla.htm>>, consulté le 10 juillet 2010.

⁶⁹² [en ligne] <<http://www.epa.gov/superfund/policy/sara.htm>>, consulté le 10 juillet 2010.

⁶⁹³ LAGADEC P., *La gestion des crises: outils de réflexion à l'usage des décideurs*, Paris, Ediscience international, 1992.

262 La distribution des rôles des pouvoirs publics et de BP a semblé relever d'une gestion au quotidien et non planifiée (1) alors que les spectateurs de cet exercice, désespérés de cette énième catastrophe et, sous le coup de l'émotion, criaient « plus jamais ça ! ». Or, répondre à l'émotion du moment et prendre le recul nécessaire pour bénéficier d'un retour d'expérience efficace sont deux attitudes difficilement compatibles (2), la première réaction pouvant néanmoins contribuer à la prise de conscience de la nécessité d'amorcer une réflexion sur les leçons à tirer de la crise.

1) Un difficile partage des rôles

263 Le 20 avril 2010, une explosion suivie d'un incendie se déclare sur la plate-forme DEEPWATER HORIZON. Le 22 avril, elle sombre par mille cinq cent mètres de profondeur. Le 26 avril, des ROV détectent une fuite de pétrole brut. Le 29 avril, le gouverneur de Louisiane, Bobby Jindal, déclare l'état d'urgence. Il en sera de même en Alabama, en Floride et au Mississippi. Le même jour, Barack Obama déclare la marée noire « catastrophe nationale ».

Dans les premières heures suivant la catastrophe, BP a annoncé que la fuite était estimée à mille barils par jour. La compagnie a communiqué une nouvelle estimation de cinq mille barils par jour. Le Congrès américain s'est procuré, le 20 juin, le scénario catastrophe de BP, le « *Worst-case Discharge* »⁶⁹⁴ qui avait évalué à soixante mille barils par jour les quantités d'hydrocarbures qui pouvaient s'échapper du puits en cas d'accident. Or, il s'est avéré que les estimations du « *Worst Case Discharge* » étaient exactes, mais également qu'elles montaient à cent mille barils par jour, au minimum, si la tête de puits ou l'obturateur d'expulsion (*BOP*) étaient retirés sans respecter les procédures. Ainsi, en deux mois, l'estimation de la fuite est passée de mille barils par jour à cent mille.

264 Le 5 mai, alors que les premières estimations des réassureurs font état d'un coût total pour le secteur de un à un milliard et demi de dollars, BP annonce avoir réussi à colmater la plus petite des trois fuites grâce à la pose d'une valve sur la brèche par des ROV. Une chambre de confinement est acheminée afin de coiffer la fuite principale, de capter et de remonter vers la surface 80% du pétrole. Le navire qui achemine cette chambre, le

⁶⁹⁴ [en ligne] <http://www.envliability.eu/docs/London_presentations/PM-2_Josh_Lipton_remede_271>, consulté le 12 juillet 2010.

DISCOVER ENTERPRISE, est un navire foreur. La tentative de coffrage échoue le 8 mai. Des cristaux d'hydrates de méthane s'accumulent dans la chambre de confinement, empêchant le pompage des hydrocarbures vers la surface.

265 Alors que sur le terrain de la lutte contre la marée noire BP est maître des moyens mis en œuvre, l'administration américaine tente de savoir comment et pourquoi l'explosion de la plate-forme est survenue. Le 12 mai, la Commission de l'Énergie de la Chambre des représentants auditionne le directeur général de Transocean, le président de BP aux États-Unis, et le PDG de Halliburton qui a fourni toute une série de prestations.

Le 17 mai, deux jours après les sévères critiques de Barack Obama à l'encontre du *MMS*, son directeur, Chris Oynes, part en retraite. Le même jour, le président des États-Unis annonce, la création d'une commission d'enquête indépendante, sur le modèle de celle créée après la catastrophe de Three Mile Island en 1979⁶⁹⁵ ⁶⁹⁶.

266 Alors que les flots d'hydrocarbures se déversent, le président de BP, Tony Hayward, s'exclame « qu'a-t-on fait pour mériter ça ? » et fait part de ses insomnies à des journalistes anglais⁶⁹⁷. Par contre, quelques temps après cette déclaration, il estime que cet événement aura un impact « très modeste »⁶⁹⁸, sur l'environnement⁶⁹⁹. Cette déclaration ayant connu un grand retentissement, il fait volte-face en annonçant, le 24 mai, le versement de cinq cent millions de dollars à un programme de recherche sur les conséquences environnementales de cette marée noire. Face à des critiques sans cesse plus en plus nombreuses quant à la gestion de

⁶⁹⁵ [en ligne] <<http://www.pddoc.com/tmi2/kemeny/>>, consulté le 12 juillet 2010.

⁶⁹⁶ [en ligne] <<http://www.epa.gov/rpdweb00/rert/tmi.html#epa>>, consulté le 12 juillet 2010.

⁶⁹⁷ « Tony Hayward: His gaffes just keep gushing like the oil », 2010, Sunday Times, [en ligne] <http://www.thesundaytimes.co.uk/sto/news/world_news/Americas/article309594.ece>, consulté le 17 juillet 2010.

⁶⁹⁸ Sky News, « BP Says Oil Spill Is "Drop In The Ocean" », [en ligne] <http://news.sky.com/skynews/Home/World-News/Gulf-Of-Mexico-Oil-Spill-BP-Boss-Tony-Hayward-Says-The-Leak-Is-Tiny-Compared-To-Entire-Ocean/Article/201005215631647?lid=ARTICLE_15631647_GulfOfMexicoOilSpill:BPBossTonyHaywardSaysTheLeakIsTinyComparedToEntireOcean&lpos=searchresults>, consulté le 2 août 2010.

⁶⁹⁹ KOLLEWE J., « BP chief executive Tony Hayward in his own words », *The Guardian*, 2010, [en ligne] <<http://www.guardian.co.uk/environment/2010/may/14/tony-hayward-bp>>, consulté le 2 août 2010 : «The Gulf of Mexico is a very big ocean. The amount of volume of oil and dispersant we are putting into it is tiny in relation to the total water volume», HAYWARD T.

Traduction libre :

« Le Golfe du Mexique est un très grand océan. La quantité de pétrole et de produits dispersants que nous y déversons est minuscule lorsqu'on la compare au volume d'eau total ».

crise, le gouvernement annonce, le 27 mai, un renforcement des procédures de délivrance des permis de forage en mer.

Malgré une politique de communication désastreuse, l'opération « *TOPKILL* » débute les 27 et 28 mai pour tenter de colmater le puit avec des fluides de forage lourds. C'est un échec car le flot d'hydrocarbures sortant est beaucoup trop important par rapport aux moyens utilisés.

267 Les échecs à répétition commencent à inquiéter les investisseurs. En effet, le 2 juin, l'estimation du coût total de la marée noire s'élève à trente-sept milliards de dollars, soit trois années de cash-flow net. Est-il encore possible de rassurer les marchés? Les États-Unis d'Amérique ouvrent une enquête judiciaire au civil et au pénal. Pourtant, à ce moment précis, l'administration américaine, dans son ensemble, laisse encore à BP l'initiative des moyens de secours, sans les superviser.

268 Le 3 juin, BP parvient à couper la colonne montante du puits et le 4 un entonnoir est posé. C'est la première opération réussie depuis le 20 avril. Il aura fallu pour cela deux mois et demi. Cependant, les experts sont de plus en plus nombreux à critiquer la gestion de crise de BP et par extension, la tutelle que devrait exercer l'administration de Barack Obama. C'est pourquoi, le 8 juin, les autorités fédérales somment le groupe pétrolier de clarifier ses plans pour limiter la fuite. Le 8 juin, l'Amiral James Watson, des garde-côtes américains, met en demeure BP de définir de nouveaux moyens de lutte contre la marée noire dans les quarante-huit heures et de lui communiquer sa stratégie et ses plans dans les soixante-douze heures⁷⁰⁰.

Le 16 juin, un *riser* est posé sur l'entonnoir, reliant le puits à la plate-forme de récupération Q4000 sur laquelle une partie des hydrocarbures et des gaz sont brûlés. L'estimation de la capacité de récupération totale est de 3 160 à 4 184 m³ par jour. Bien qu'un troisième navire plate-forme, le *HELIX PRODUCER*, soit en cours de préparation pour intervenir, le 22 juin l'administration américaine exige une augmentation de la capacité de récupération afin de passer de 6 360 à 8 430 m³ par jours avant la fin juin, pour atteindre enfin 12 725 m³ le 15 juillet.

⁷⁰⁰ [en ligne] <<http://www.louisianagulfresponse.com/go/doc/2931/621367/>>, consulté le 2 août 2010. « BP shall provide the plans for these parallel, continuous, and contingency collection processes, including an implementation timeline, within 72 hours of receiving this letter ».

Traduction libre :

« BP doit faire état de ses plans concernant ses initiatives parallèles, continues et alternatives de récupération du pétrole, dans les soixante-douze heures, à réception de ce courrier ».

269 En somme, l'ensemble des parties prenantes à ce sauvetage ne progresse qu'en fonction des données quotidiennes, sans réelle feuille de route : BP met en œuvre diverses techniques pour colmater le puits, en espérant que l'une d'entre elles fonctionnera ; en surface, comme exposé ci-après, toutes les techniques connues sont testées, récupération, dispersion, brûlage ; BP fait feu de tout bois sans aucune certitude quant au taux de réussite de ces techniques et moins encore, quand l'opération de pompage sera achevée, sur ses capacités de récupération du produit.

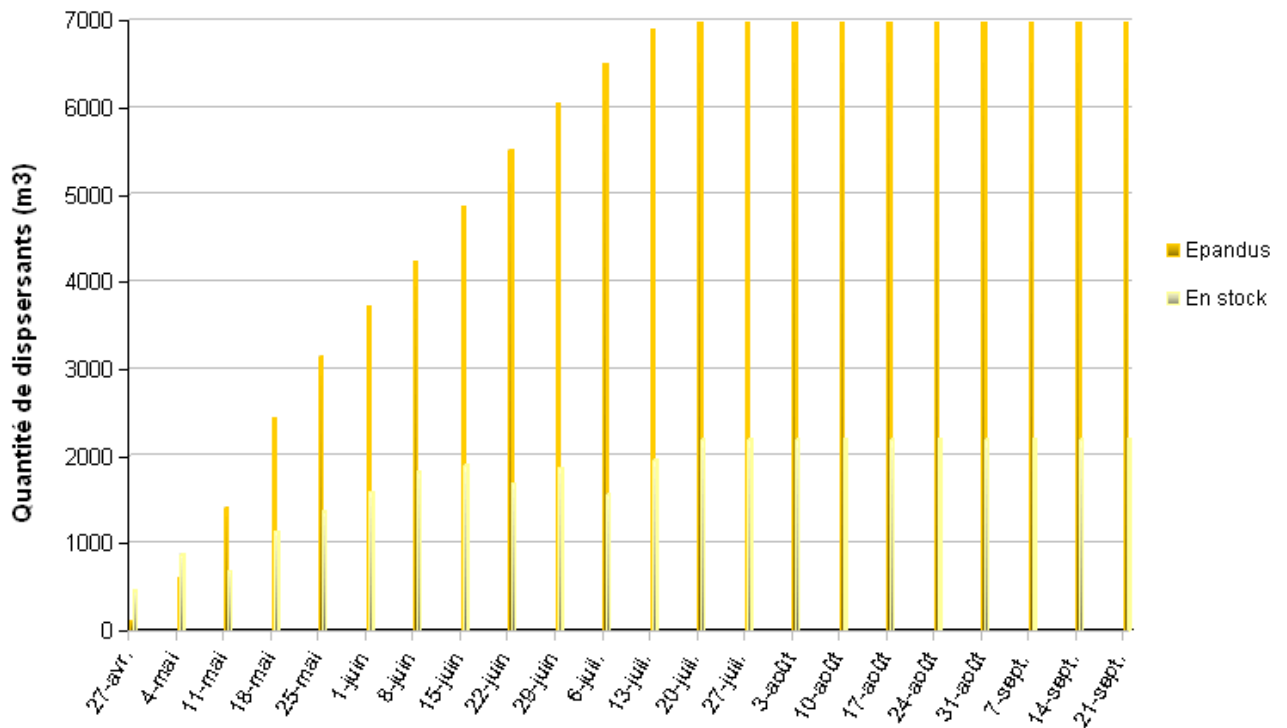
Pour sa part, l'administration américaine impose régulièrement au pétrolier une cadence qu'elle semble ne pas avoir définie préalablement mais uniquement en fonction des résultats obtenus par BP. Il faut attendre le 22 juin pour qu'un objectif en termes de capacité de récupération soit clairement défini et imposé.

270 La nécessité d'adopter une gestion de crise planifiée permettant d'anticiper les événements est encore plus évident lorsque l'on craint que ne survienne des sur-accidents, des accidents subséquents au sinistre. Cette crainte se confirme le 23 juin après une collision avec un robot sous-marin, le pétrolier doit enlever son caisson de récupération de pétrole qui reliait la tête de puits au navire DISCOVERY ENTERPRISE.

271 Tandis qu'une course contre la montre se joue à mille cinq cent mètres de profondeur, les équipes de secours tentent de relever un autre défi : récolter et disperser le maximum de pétrole remonté à la surface. Pour ce faire, trois techniques sont utilisées : la récupération, la dispersion et le brûlage. Plus de quatre mille navires et cinq cent quarante barges sont utilisés dans cette opération. Les premiers essais de brûlage ont lieu le 28 avril mais doivent être stoppés à cause de forts vents. Ils reprendront les 5 et 6 mai. La technique utilisée est celle du brûlage dynamique qui consiste à concentrer le pétrole sur une zone déterminée pour alimenter le feu qui est circonscrit grâce à un barrage anti-feu. Cette méthode aura permis, début juillet, de brûler plus de 42 000 m³ d'hydrocarbures. La dispersion fait appel à des dispersants qui sont injectés au niveau de la tête du puits et répandus sur les zones polluées.

Début juillet, le volume de dispersant épandu en surface est supérieur à 4 000 m³. Fin juillet, BP annonce que 131 000 m³ d'émulsion d'eau et d'hydrocarbures ont été récupérés. « Sans que l'on sache la proportion du mélange »⁷⁰¹.

⁷⁰¹ [en ligne] <http://www.cedre.fr/fr/accident/deepwater_horizon/lutte-mer.php>, consulté le 3 août 2010.



2 - Evolution de la quantité de dispersants (en m³)⁷⁰²

Il apparaît que BP n'a cessé, depuis le 27 avril, de faire un usage croissant des dispersants. Mais pour quels résultats ? Il est difficile de le savoir. En effet, une étude⁷⁰³ de 2005 du *National Research Council (NRC)*⁷⁰⁴ a conclu qu'on ne disposait pas de données suffisantes sur les effets des dispersants sur l'écosystème marin. Ceux à long terme sont, actuellement, inconnus. Cependant, la communauté scientifique a estimé que les effets de ses dispersants étaient moins néfastes sur l'environnement que la remontée éventuelle de pétrole à la surface ou son échouement sur les côtes. On pourrait parler d'une politique du moindre mal.

272 Face aux nouvelles pressions de la Maison Blanche, BP change son dispositif et, le 12 juillet, pose un nouvel entonnoir « *TOP HAT 10* » avec l'objectif de fermer progressivement les valves du puits. Le 15 juillet, BP stoppe pour la première fois la fuite de pétrole.

⁷⁰² *Ibid.*

⁷⁰³ *Oil spill disperstants : Efficacy and effects*, Washington D.C., National Research Council, 2005.

⁷⁰⁴ Le NRC, Conseil National à la recherche, est un organisme gouvernemental effectuant la majeure partie des études de la *National Academy of Sciences* et de la *National Academy of Engineering*. Le NRC est l'une des quatre académies constituant les *United States National Academies*.

L'administration américaine s'inquiète, néanmoins, de la faible capacité de résistance du puits.

La fuite étant arrêtée, BP veut, ensuite, colmater définitivement ce dernier avec de la boue et du ciment. L'opération baptisée « *Static Kill* » vise à repousser le brut dans le réservoir ; elle est supervisée par l'administration américaine, ce qui est une première. Le 4 août, le puits est enfin colmaté, « *Static Kill* » est une réussite.

273 Il aura fallu cent sept jours pour venir à bout de la fuite de DEEPWATER HORIZON. Cela peut paraître court, au regard des cent quarante-cinq jours nécessaires pour maîtriser *IXTOC 1*. Ce jugement de valeur doit toutefois être nuancé car cette dernière catastrophe s'était produite en 1979 et les moyens techniques ont considérablement évolué depuis. En outre, le puits d'*IXTOC 1* se situait à deux mille trois cent mètres de profondeur tandis que celui de DEEPWATER HORIZON n'était situé « qu'à » mille cinq cent mètres. Enfin, comme certains le soulignent justement « nous sommes tout à fait étonnés que personne n'ait évoqué [...] de façon sérieuse et claire, la façon dont il a été mis fin à l'une des plus grandes catastrophes pétrolières qui a précédé celle qui vient de survenir »⁷⁰⁵. Cela aurait permis d'apprendre, ou de se souvenir, que le flux d'hydrocarbures du puits d'*IXTOC 1* avait été jugulé par de grandes quantités de blocs de béton. Or, au lieu d'imposer cette technique à BP, l'administration américaine leur a laissé toute liberté pour expérimenter d'autres techniques comme l'utilisation des fluides lourds, des chambres de confinement et d'entonnoirs.

Il convient, pourtant, de rappeler ici que l'État côtier, à savoir les États-Unis dans ce cas précis, est seul compétent dans l'attribution des autorisations de forer⁷⁰⁶ sur le plateau continental et doit donc en assumer les conséquences, ne serait-ce que parce qu'il en la première victime⁷⁰⁷. Lorsque se produit un sinistre, c'est à lui qu'en revient la gestion et notamment la détermination des choix stratégiques et l'organisation des moyens d'intervention.

⁷⁰⁵ HUGLO C., « La dramatique marée noire du Golfe du Mexique ou comment en tirer les premières leçons juridiques », *op. cit.*, p. 1., *supra* notre note 667.

⁷⁰⁶ Article 81 CNUDM.

⁷⁰⁷ RÈMOND-GOUILLOUD M., « Pollution accidentelle et responsabilités », *op. cit.*, p. 666, *supra* notre note 665.

274 Le processus de gestion de crise⁷⁰⁸ implique, nécessairement et en premier lieu, la mise en place d'une organisation adaptée. Il requiert ensuite de gérer la cellule de crise de façon à ce qu'elle soit apte à prendre toutes les dispositions utiles, aidée en cela par de nombreux outils : grilles d'évaluation des risques et des coûts ; suggestion des plans d'action ; choix des plans d'action ; matrice de compilation des plans d'action ; carte dynamique d'évolution de la crise. Logiquement, le choix des plans d'action est suivi de la communication des décisions prises puis de leur mise en œuvre.

275 S'il n'est pas toujours aisé d'analyser la pertinence d'une gestion de crise en raison d'un manque de recul qu'implique la situation d'urgence, il est en revanche plus facile d'identifier les éléments de non-qualité susceptibles de la contrarier. Ces éléments sont au nombre de six, à savoir une mauvaise perception de la gravité de la crise ; une réponse organisationnelle défectueuse ; une première communication inadaptée aux attentes ; une déviance de fonctionnement de la cellule de crise ; une communication des plans d'actions mal perçue ; un échec de la mise en œuvre des plans d'action.

Il ressort de l'analyse des événements que, si l'administration américaine a tenté de mettre en place une organisation destinée à faire face à la crise, elle n'a pu atteindre les résultats escomptés, à savoir une vision claire de ses objectifs et des moyens nécessaires ainsi que de la cadence des opérations de pompage et de dispersion au regard des enjeux environnementaux, politiques et juridiques. C'est, semble-t-il, le deuxième élément de non-qualité, une réponse organisationnelle inopérante, qui constitue l'explication première de cet échec. L'administration américaine aurait dû, à tout le moins, prendre le commandement des opérations de sauvetage en imposant des méthodes et des procédés. Le fait de laisser BP gérer ces opérations a débouché sur le troisième élément : une déviance de fonctionnement de la cellule de crise qui, subordonnée aux résultats des équipes de BP, ne pouvait plus prétendre être en position de décideur.

276 La réponse organisationnelle a, de plus, souffert de rigidités administratives, alors que ce type d'évènement demande que l'on agisse avec souplesse.

⁷⁰⁸ RENAUDIN H., ALTEMAITRE A., *Gestion de crise, Mode d'emploi*, Paris, Éditions Liaisons, 2007, p. 33.

Ainsi, l'*Environmental Protection Agency (EPA)*⁷⁰⁹ n'a pas donné son aval à une opération de pompage de grande envergure qui aurait dû, selon elle, faire l'objet d'une étude préalable car dans une opération de décantation du pétrole, on ne doit pas rejeter plus de quinze particules par millions en mer.

Il faut rappeler, par ailleurs, que le *Merchant Marine Act*, de 1920, restreint le cabotage le long des côtes des Etats-Unis. Les seuls pavillons autorisés sont ceux de Guam, des îles Samoa et des îles Mariannes pour la zone du Pacifique et des îles Vierges des Caraïbes pour la zone atlantique. Seul 1% des navires commerciaux mis en chantier dans le monde est américain. Il en découle que les navires capables de récupérer les hydrocarbures sont belges, hollandais ou français. Or, début juillet, l'administration américaine n'avait pas levé cette interdiction qui leur en avait été faite.

2) De la sphère médiatique au retour d'expérience

277 Sans vouloir analyser le mode de fonctionnement des médias et leur relation avec l'immédiat, force est de constater que leur échelle de temps n'est pas la même que celle requise pour analyser, sereinement et plus ou moins pertinemment, les événements et identifier les causes ayant conduit à une situation de crise.

Le retour d'expérience est le résultat d'une analyse a posteriori des événements. Cette étape essentielle a pour objectif final de s'instruire par l'échec afin de corriger les processus défectueux. Elle doit amener à prendre des mesures à long terme et non des dispositions de circonstance, dictées par la démagogie des décideurs et le pathos de l'opinion publique. Cela vaut pour toute organisation, publique ou privée. Le risque guettant celles qui entreprennent une telle démarche, est le risque de déresponsabilisation. Elle peut se manifester par une chasse aux sorcières, par des règlements de comptes ou par l'attribution de la crise à la malchance ou à la conjoncture économique. C'est ce que certains auteurs appellent la rationalisation des événements⁷¹⁰.

⁷⁰⁹ L'EPA, Agence pour la protection de l'environnement, est une agence gouvernementale chargée d'étudier et protéger la nature et la santé de la population américaine.
[en ligne] <http://oceans.taraexpeditions.org/fr/qui-sommes-nous/tara-expeditions.php?id_page=17>, consulté le 10 août 2010.

⁷¹⁰ BAUMARD P., STARBUCK W. H., « Learning from failures: Why it may not happen », *Long Range Planning*, vol. 38, 3, 2005, pp. 1-18.

278 Dans le cas de DEEPWATER HORIZON, la tentation serait grande, pour l'administration américaine, de désigner BP comme l'unique responsable de cette catastrophe ou, au contraire, de le dédouaner⁷¹¹. Certes, de nombreuses défaillances ont pu être, d'ors et déjà, mises en évidence. Cela ne signifie pas, pour autant, que d'autres facteurs n'ont pas contribué à leur tour à la réalisation cet évènement. Certaines défaillances de l'administration américaine ont, d'ailleurs, été identifiées précédemment ce qui accrédite la théorie selon laquelle l'analyse de l'expérience doit être collective, *a fortiori* si les acteurs en cause sont multiples. En effet, l'on ne peut rien retenir d'un échec si l'analyse de cette expérience n'est pas faite collectivement à partir des informations disponibles. Cette confrontation de points de vue distincts permet d'étudier les différentes interprétations des causes de l'échec et de ses conséquences⁷¹².

279 Un point de compréhension doit être souligné afin de mieux cerner ce qui a conduit à l'évènement final, mais avant tout à une telle succession de décisions et d'actes dont certains étaient référencés comme « à risque ».

Il a été mis en évidence que les entreprises occidentales sont stressées en permanence et vivent dans le culte de l'urgence. L'important est d'agir vite, même si cela implique que, délibérément, l'on ne prenne pas le temps d'analyser la situation, de dialoguer et de réfléchir aux mesures à prendre⁷¹³. Certains vont jusqu'à intégrer la variable politique à ce culte de l'urgence en se demandant si « par hasard les études de danger et les mesures qui les accompagnent ne seraient pas négociées entre les industriels et une administration soucieuse de la bonne santé économique de nos entreprises »⁷¹⁴. Il se confirmerait ainsi que les sciences

⁷¹¹ DRIESSEN P., « Lessons from the Gulf Blow out », *loc. cit., supra* notre note 658 : « We've already banned drilling in ANWR, off the Florida, Atlantic and Pacific coasts, and in many other areas. [...] We've largely forced companies to drill in deep Gulf waters, where risk and costs are far higher, and the ability to respond quickly and effectively to accidents is lower ».

Traduction libre :

« Nous avons déjà interdit les forages dans le Refuge national de la vie sauvage arctique, au large des côtes de la Floride, des océans Atlantique et Pacifique et dans plein d'autres endroits. [...] On a forcé les entreprises à explorer des zones profondes du Golfe, où les risques et les coûts sont beaucoup plus élevés et la capacité à réagir rapidement et efficacement aux accidents plus faible ».

⁷¹² CANNON M., EDMONSON A., « Failing to learn and learning to fail (Intelligently) », *Long Range Planning*, 38 (3), pp. 299-319, 2005.

⁷¹³ AUBERT N., DE GAULEGAC V., *Le coût de l'excellence*, Paris, Seuil, 2007.

⁷¹⁴ CHARBONNEAU S., « Le nécessaire et inacceptable retour d'expérience », *Préventique Sécurité*, 62, 2002, p. 48.

dures ne sont pas les seules à fournir des critères d'évaluation des risques et d'analyse des faits dans le cadre d'un retour d'expérience.

Des facteurs tels que l'influence du politique, la perception que la population avoisinante peut avoir des risques potentiels de sinistre, puis en cas de catastrophe de ses conséquences et des mesures à prendre pour y faire face, la capacité de la société à accepter les contraintes et les dommages qui en résultent ainsi que la pertinence de la gestion du personnel de l'entreprise à l'origine de l'évènement sont autant de paramètres à prendre en compte, sans quoi toute correction apportée aux processus ne sera que partielle et, donc, inefficace.

La difficulté pour l'administration et les hommes politiques américains sera d'intégrer dans leur démarche analytique de la pollution du Golfe du Mexique, leur volonté de sauvegarder leurs entreprises⁷¹⁵ ; ce qui pourrait les avoir poussés à des concessions néfastes à long terme, tant pour les industries elles-mêmes que pour l'intérêt public.

280 Cependant, pour autant que les différents paramètres aient été identifiés et pris en compte, un autre frein au retour d'expérience peut survenir rapidement. En effet, il est parfois difficile d'identifier et de relier entre eux les causes et les effets d'un évènement. Dans ces conditions, les organisations ont du mal à apprendre de leurs erreurs.

Inversement, certaines situations conduisent à adopter une vision trop simpliste omettant de prendre en compte la complexité des causes⁷¹⁶. En effet, les évènements catastrophiques ne sont pas le fruit d'une seule et même cause, d'un évènement isolé, mais d'un enchaînement d'erreurs⁷¹⁷, ainsi les analyses précédemment rapportées confirment cela.

⁷¹⁵ DRIESSEN P., « Lessons from the Gulf Blow out », *op. cit.* «Should we stop drilling offshore? We can hardly afford to. We still need to drill, so that we can drive, fly, farm, heat our homes, operate factories and do everything else that requires reliable, affordable petroleum. Indeed, over 62% of all US energy still comes from oil and gas. And we certainly need the jobs and revenues that US offshore energy development generates».

Traduction libre :

« Devrions-nous arrêter de forer en mer ? On ne peut guère se le permettre. Nous avons besoin de forer pour rouler, voler, chauffer nos maisons, faire tourner nos usines et faire toutes les autres choses qui ont besoin d'énergie abordable et fiable. En effet, plus de 62% de l'énergie des États-Unis sont encore fournis par le pétrole et le gaz. Et nous avons besoin des emplois et des revenus produits et générés par le développement de l'énergie offshore des États-Unis ».

⁷¹⁶ ELLIOT D., SMITH D. et McGUINNESS M., « Exploring the failure to learn: crises and the barriers to learning », *Review of Business*, 21(3), 2000, pp. 17–24.

⁷¹⁷ KERDELLANT C., *Le prix de l'incompétence : histoire des grandes erreurs du management*, Paris, Denoël Impacts, 2000.

Un évènement déclencheur est rapidement identifié, en l'occurrence l'explosion de la plateforme, mais il n'est que le fruit d'un arbre aux multiples ramifications.

281 Les revirements de position de l'administration américaine sont symptomatiques des difficultés pour des organisations, privées ou publiques, de redéfinir une nouvelle politique de gestion des risques. Ainsi, le 12 octobre 2010, le gouvernement américain annonçait la levée du moratoire de six mois sur les forages en haute mer dans le golfe du Mexique, décrété à la suite de la marée noire. Or, le 1^{er} décembre de la même année, le secrétaire américain de l'Intérieur Ken Salazar déclarait qu'il fallait procéder avec prudence en la matière et ce qui justifiait que le nouveau plan pour l'énergie offshore pour 2012-2017 n'autorise pas nouveaux forages pétroliers au large de la Floride⁷¹⁸.

282 L'analyse des retours d'expérience consécutifs à des situations d'échec a démontré que les individus composant les structures adoptaient souvent des attitudes défensives⁷¹⁹ pouvant nuire à la recherche et à la compréhension des causes de l'échec car ils ressentaient la nécessité de prouver leur maîtrise de la situation, quitte à travestir la réalité afin que cette dernière corresponde à leur discours. Les premiers individus concernés par ce phénomène sont les managers qui avaient en charge le projet ou la partie du projet qui a échoué. Pour se dédouaner, ils vont tenter de reporter leurs erreurs sur d'autres⁷²⁰ pour dissimuler les causes de l'échec. Cette attitude empêche d'analyser le retour sur échec et ainsi de modifier les comportements défailants. Identifier un processus comme cause première de l'échec oblige à se contenter d'une notion abstraite. L'avantage de reporter toute la faute sur un être humain permet de personnifier l'erreur. Cette concrétisation finit par déboucher sur un enchaînement menant à la désignation d'un bouc émissaire⁷²¹.

⁷¹⁸ « L'administration Obama gèle l'extension des forages pétroliers », 2010, Le Monde.

⁷¹⁹ ARGYRIS C. et SHÖN D. A., *Organizational learning: a theory of action perspective*, New-York, Addison-Wesley, 1978.

⁷²⁰ BAUMARD P., STARBUCK W. H., « *Learning from failures: Why it may not happen* », *Long Range Planning*, 38(3), op. cit., pp. 1-18., supra notre note 710.

⁷²¹ GIRARD R., *Le Bouc émissaire*, Paris, Grasset, 1982.

Selon René GIRARD, le mécanisme du Bouc émissaire est à l'origine de la culture et de l'humanité elle-même. Ce mécanisme fonctionnerait selon les schéma suivant : 1) une société se trouve face à de graves difficultés qui menacent son existence ; 2) sans raisons définissables, la violence se polarise sur un individu considéré comme responsable des difficultés auxquelles est confrontée la société ; 3) ce dernier est mis à mort collectivement ; 4) sa mort a pour effet, semble-t-il, de restaurer l'unité qui faisait défaut à la société ; 5) cela conforte la société qu'il était bien le coupable et que sa mort était nécessaire ; 6) mais, paradoxalement, un sentiment de reconnaissance émerge envers celui qui a sauvé, en payant de sa vie, la société ; un récit reprenant l'histoire de

Ce dernier, portant tout le poids de l'erreur et de l'échec, est symboliquement supprimé, au mieux par une mutation, au pire par un licenciement. Cela étant fait, la structure n'aura pas, pour autant, identifié les réelles causes ni les facteurs déclencheurs de la crise et encore moins trouvé le moyen d'éviter que l'erreur ne se répète.

283 Il apparaît, au travers de l'analyse de l'accident de la plate-forme DEEPWATER HORIZON, qu'en l'absence d'une vision systémique, d'une politique globale de gestion des risques, les conséquences peuvent être bien supérieures aux coûts d'investissements qui auraient permettraient de se prémunir contre la matérialisation des dangers potentiels. Cela est vrai pour les organisations privées mais également pour les pouvoirs publics. En outre, les avantages de la conception et de la mise en œuvre d'une véritable politique stratégique ne se mesurent pas uniquement à l'aune des performances financières. Les cotations boursières se nourrissent de signaux autres que les comptes de résultat.

L'incapacité à anticiper, la dégradation de l'image, les éventuelles recherches de responsabilité civile ou pénale sont autant de facteurs qui peuvent éprouver rudement une entreprise, si ce n'est la mettre à bas. Si pour leur part, les États et leurs administrations ne sont pas introduits en bourse, les conséquences dommageables d'une telle crise mettant à jour des pratiques contestables peuvent être de même nature pour eux : image dégradée, fuite des investisseurs.

284 L'exploration et l'exploitation des fonds marins est génératrice de risques. Cette industrie, encore jeune, pénètre au cœur des éléments naturels en se donnant l'illusion de les maîtriser. Elle tente d'adapter au monde maritime des raisonnements de « terrien » en omettant de prendre en compte les caractères propres et irréductibles de celui-ci. Caractères que les marins ont intégrés dans leur raisonnement depuis des siècles.

Néanmoins, cela les met-il à l'abri de catastrophes de l'ampleur de celle du Golfe du Mexique ? Suffit-il d'appréhender correctement les éléments marins pour en conjurer les risques ?

sa vie et de sa mise à mort est produit ; René GIRARD nomme ce récit le mythe ; 7) en s'appuyant sur ce mythe et la mémoire des anciens, naissent des « rituels » et par extension des religions et, peu à peu, la culture. Pour de plus amples détails sur les différentes thématiques développées par René GIRARD voir RAMOND C., *Le Vocabulaire de GIRARD*, Ellipses, Collection Vocabulaire de ..., 2008.

285 Depuis le naufrage du TITANIC en 1912⁷²² jusqu'à nos jours, en passant par les années quarante qui ont vu la naissance de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime (OMCI), ancêtre de l'OMI, la préoccupation pour la sécurité maritime est allée grandissante.

Si, jusqu'à la création de l'OMCI en 1948, la Grande-Bretagne « inspira largement le législateur international »⁷²³ du fait de sa suprématie, les années cinquante ont été celles de la montée en puissance des organisations internationales : OMI, OIT, UIT, OMM, OHI.

286 Les normes de sécurité maritime ont de multiples sources⁷²⁴ comme l'OMI, les organisations intergouvernementales, les industries maritimes, les sociétés de classification, les normes internationales et nationales, ce qui a permis de prendre en compte les différents facteurs de risque qui ont été la cause des accidents. Le caractère divers des causes de naufrages, accidents et pollutions nécessitaient une pluralité d'acteurs et d'experts. Parmi ces acteurs, les sociétés de classification occupent une place particulière. Depuis le XVIII^e siècle⁷²⁵ et surtout depuis la fin de la seconde guerre mondiale, elles jouent en effet un rôle préventif important tant juridique que technique.

Au titre de leur fonction de classification, qui est une fonction privée, elles élaborent les règles relatives à la sécurité des navires et vérifient leur application par le biais d'inspections. Dans ce cadre, deux principaux outils sont à leur disposition. Les règlements qui sont des normes impératives et les notes d'information qui sont des normes non contraignantes. Elles exercent donc une fonction normative⁷²⁶.

⁷²² CARTNER J. A. C., FISKE R. P., LEITER T. L., *International Law of the Master*, Londres, Routledge, 2012, pp. 8 et suiv.

⁷²³ BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p. 36, supra notre note 240.

⁷²⁴ *Ibid.*, p. 37 et suiv.

⁷²⁵ BLAKE G., *Lloyd's Register of Shipping: 1760 to 1960*, Londres, Lloyd's Society Publication, 1960

⁷²⁶ BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p. 131, supra notre note 240.

Elles assurent également une mission de service public sur délégation des États⁷²⁷ après une procédure d'agrément européen⁷²⁸. Elles appliquent alors les règles édictées par les conventions internationales pour le compte des États assurant ainsi une fonction d'inspection et de contrôle. Mais leur rôle et celui de l'IACS ne se résument pas à une mise en œuvre des conventions internationales ; elles participent au processus normatif grâce au développement de règles unifiées de classification et en jouant un rôle de conseil auprès de l'OMI⁷²⁹.

Leur force réside également dans la grande adaptabilité et souplesse des règles de classification. Ce qui s'avère indispensable face à une évolution de plus en plus rapide des techniques. Leur démarche se veut proactive et non, comme celle des pouvoirs publics, réactive.

Ce rapide survol du rôle des sociétés de classification confirme l'intérêt pour des autorités publiques de déléguer certaines de leurs prérogatives à des acteurs privés qui ont le savoir-faire technique.

287 Les normes de sécurité en matière de transport maritime sont nombreuses. Il existe des normes techniques en fonction des types de navires (à passagers⁷³⁰, de commerce⁷³¹...) ; des normes concernant le facteur humain, les marchandises dangereuses⁷³², les règles de navigation⁷³³.

⁷²⁷ FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, Aix-Marseille, PUAM, coll. «Collection du Centre de Droit Maritime et des Transports», 2004, p. 226.

⁷²⁸ *Directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes*, JOCE n° L 208, pp. 1-9, modifiée par la *Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires*, JOCE n° L 208, pp. 1-9 et le *Règlement (CE) n° 324/2008 de la Commission du 9 avril 2008 établissant les procédures révisées pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté maritime*, JOUE n° L 98, pp. 5-10.

⁷²⁹ BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, *op. cit.*, p. 141, supra notre note 240 : « Agissant en amont et en aval de la réglementation, les sociétés de classification exercent une influence considérable sur le processus normatif ».

⁷³⁰ SOLAS, chapitre II : règles de compartimentage ; chapitre III : dispositifs de sauvetage.

⁷³¹ Concernant les vraquiers : OMI, « Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac (Recueil BC) », 2005 ; les pétroliers : amendements SOLAS de 1981 (redondance des commandes), 1992, 1994.

⁷³² Code IMDG.

⁷³³ Nations Unies, *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*, 20 octobre 1972.

Il existe également des règles touchant au comportement des États (obligations et responsabilité de l'État du pavillon⁷³⁴) comme à celui des industriels (navires sous normes).

288 Aujourd'hui, l'accent est mis sur les questions environnementales et la responsabilité pour pollution. La question de la gestion des risques maritimes et d'une meilleure prévention des risques passe par deux types de traitement : un traitement technique, trait d'union entre l'industrie pétrolière offshore et l'industrie maritime (chapitre1) ; et un traitement juridique. Celui-ci ne pourra faire l'économie d'une remise en cause des régimes de responsabilité environnementale existant aujourd'hui (chapitre 2) et, par conséquent, des fondements du droit maritime.

⁷³⁴ OMI, *Résolution A.949(23): Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance*, loc. cit., supra notre note 608.

CHAPITRE 1 LE TRAITEMENT TECHNIQUE : DES PLATES-FORMES PÉTROLIÈRES AUX NAVIRES

289 Le premier forage offshore date de 1896. L'installation de la première plate-forme pétrolière a eu lieu en 1933, à cinq mètres de profondeur. Depuis, les progrès en la matière ont été considérables ; il est possible, actuellement, de forer par deux mille mètres de profondeur. Certaines entreprises sont même capables de « mettre en œuvre des trains de forage de huit mille mètres »⁷³⁵. Il n'a fallu qu'un siècle pour parvenir à ce résultat.

290 Le transport maritime, de marchandises ou de passagers, a des origines beaucoup plus anciennes⁷³⁶. Les différents type de retour d'expérience dans ce domaine sont, par conséquent, bien plus importants que dans l'industrie offshore.

En matière de sécurité, la source d'inspiration n'est pourtant pas venue de l'industrie la plus ancienne, l'industrie maritime, mais de l'industrie offshore. Les raisons en sont multiples, notamment, du fait que celle-ci met en œuvre une débauche de moyens techniques qui nécessitent eux-mêmes une importante recherche tant fondamentale⁷³⁷ qu'opérationnelle⁷³⁸.

291 C'est ainsi que les méthodologies provenant des exploitations offshore (section1) ont pu être transposées et adaptées au transport maritime (section 2) et participer ainsi au renforcement de la sécurité en mer.

⁷³⁵ BEURRIER J.-P., « Le droit de l'exploitation minière en mer », in *Droits maritimes*, BEURRIER J.-P (ss dir.), Dalloz, 2008 Collection «Dalloz Action», p. 1086.

⁷³⁶ *Supra*, partie 1, chapitre 1.

⁷³⁷ Institut des sciences de le terre de Paris : [en ligne] <<http://www.istep.upmc.fr/fr/recherche/lpp.html>>, consulté le 22 juin 2013.

⁷³⁸ L'exemple de Total : [en ligne] <<http://www.total.com/fr/nos-energies/petrole/explorer-et-produire/nos-savoir-faire/offshore-profond/total-acteur-de-reference/innovations-majeures-201792.html>>, consulté le 22 juin 2013.

Section 1 Des méthodologies provenant des exploitations offshore

292 La prise de conscience des enjeux planétaires liés à la protection de l'environnement date de la Conférence de Stockholm qui s'est tenue dans la capitale suédoise du 5 au 16 juin 1972 et a débouché sur la Déclaration de Stockholm⁷³⁹. Les conférences mondiales se sont, par la suite, succédé donnant naissance à de nombreuses conventions⁷⁴⁰, dont les Conventions-cadre de New-York⁷⁴¹, de Rio⁷⁴² et le Protocole de Kyoto⁷⁴³. Les principes développés et adoptés en ces occasions ont été intégrés dans notre droit interne par le biais de la Charte de l'environnement qui a valeur constitutionnelle⁷⁴⁴.

293 A la suite de la Conférence de Copenhague⁷⁴⁵, la majorité des États parties à la Convention-cadre a souscrit à un objectif visant à limiter le réchauffement du climat à 2° C par rapport à celui de la période préindustrielle. Cela passe par une diminution de 80% à 95% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Cependant, et bien que la prépondérance des énergies fossiles diminue, leur demande ne cesse et ne cessera de croître, si l'on en croit les prévisions de l'Agence internationale à l'énergie (IAE).

⁷³⁹ *Déclaration de la Conférence des Nations unies sur l'environnement*, 16 juin 1972, Stockholm, U.N.A./CONF. 1-14, 1972, p. 3.

⁷⁴⁰ Nations Unies, *Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel*, 16 novembre 1972, Recueil des Traités, volume 1037, n° I-15511 ; Nations Unies, Recueil des traités, volume 2533, n° 45203, *Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets*, Londres, 29 décembre 1972 ; *Convention pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique*, Helsinki, 22 mars 1974, EMuT, 974 : 23 modifiée par Nations Unies, Recueil des traités, volume 2099, n° 36495, *Convention sur la protection de l'environnement marin de la région de la mer Baltique*, Helsinki le 9 avril 1992 ; Nations Unies, Recueil des traités, volume 1102, n° I-16908, *Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution*, Barcelone, 16 février 1976 ; Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1673, n° 28911, *Convention concernant le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et leur élimination*, Bâle, 22 mars 1989.

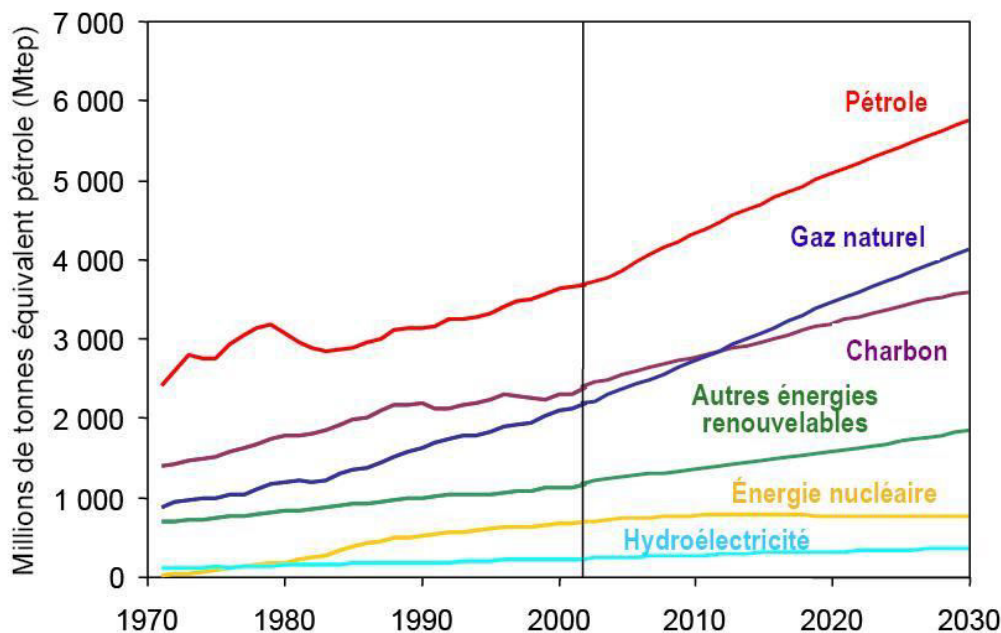
⁷⁴¹ Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1771, n° 30822, *Convention-cadre sur les changements climatiques*, New-York, 9 mai 1992.

⁷⁴² Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1760, n° 30619, *Convention sur la diversité biologique*, Rio de Janeiro, 5 juin 1992.

⁷⁴³ Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 2302, n° 30822, *Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*, Kyoto, 11 décembre 1997.

⁷⁴⁴ *Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement*, JORF, 2 mars 2005, p. 3697.

⁷⁴⁵ United Nations Framework Convention on Climate Change, *Rapport de la quinzième session de la Conférence des Parties tenue à Copenhague du 7 au 19 décembre 2009*, FCCC/CP/2009/11/Add.1, Copenhague, 30 mars 2010.



3 - Perspectives de la demande d'énergies à l'horizon 2030 ⁷⁴⁶

294 Dans la production d'hydrocarbures, le secteur offshore représentait, en 2012, 35% de la production de pétrole et 19% de celle du gaz. Les gisements sous-marins représenteraient par ailleurs 20% des réserves de pétrole et 40% de celles de gaz. Ces chiffres ne tiennent pas compte du potentiel de l'offshore profond⁷⁴⁷ que les techniques actuelles ne permettent pas de chiffrer avec suffisamment de précision. Au rythme actuel d'évolution, l'IEA estime que l'offshore représentera 50% des approvisionnements en pétrole en 2015.

Le rôle des États producteurs n'est pas étranger à ce phénomène. Si les compagnies pétrolières investissent des sommes considérables dans la recherche de nouveaux sites et dans l'exploitation offshore, par ce qu'elles savent que, sauf accident majeur, le retour sur investissement est assuré. Les États producteurs sont également conscients de la manne que de telles installations peuvent leur procurer. C'est ainsi que « pour ce qui concerne la mer du Nord, depuis la fin des années 1960, on peut estimer que les investissements pétroliers et

⁷⁴⁶ IEA, *World Energy Outlook 2010*, 2010.

⁷⁴⁷ L'exploitation offshore se divise en trois types :

- « conventionnel » : lorsque le forage est réalisé entre 0 et 400 mètres de profondeur ;
- « profond » : lorsque le forage est réalisé entre 400 et 2000 mètres de profondeur ;
- « ultra-profond » : lorsque le forage est réalisé au-delà de 2000 mètres de profondeur.

gaziers [...] ont été de l'ordre de trois cent milliards de livres sterling. Cependant, on peut estimer à peu près à la même somme celle qui est tombée dans les caisses du Trésor britannique grâce à l'impôt sur les sociétés dans cette même période. [Cette conjonction d'intérêt] explique qu'après MACONDO, on n'a pas constaté de mesures draconiennes prises pour limiter les activités [...] et [que] le développement de l'offshore [est] considéré par les compagnies publiques et privées, par les États producteurs et consommateurs, comme la poule aux œufs d'or, à laquelle il ne faut pas toucher »⁷⁴⁸.

295 Sous l'effet de la concurrence, les compagnies pétrolières ont réalisé des progrès considérables dans l'exploitation des champs pétrolifères sous-marins, ce qui n'a pas permis, cependant, d'éviter la survenance de douze accidents majeurs depuis 1976⁷⁴⁹. Sur le plan des statistiques, cela est faible. Ces accidents n'en ont pas moins causé le décès de cinq-cents quatre-vingt-dix personnes au total et ont engendré des pollutions marines de grande importance : à elle seule, la plate-forme DEEPWATER-HORIZON a occasionné une fuite de près de cinq millions de barils.

Si les techniques ont considérablement évolué, il en va de même pour les contraintes auxquelles les opérateurs sont confrontés : des zones écologiques et climatiques difficiles ; des profondeurs engendrant une pression hydrostatique pouvant aller jusqu'à cinq cent bars ; des basses températures ; de forts courants ; un environnement corrosif, conducteur de l'électricité et très absorbant en ce qui concerne les rayonnements électromagnétiques.

⁷⁴⁸ PERRIN F., directeur de la rédaction du magazine *Le pétrole et le gaz arabes*, audition du 12 octobre 2011 devant la section de l'environnement du CESE.

⁷⁴⁹ 1) Avril 1976 : 13 personnes trouvent la mort dans le naufrage de la plate-forme « Ocean express », dans le golfe du Mexique. 2) Novembre 1979 : soixante-douze personnes périssent dans l'effondrement de la plate-forme de forage « Bohai-2 » au large de Tianjin (Chine). 3) Mars 1980 : la plate-forme « Alexander Kielland » du champ pétrolifère d'Ekofisk en mer du Nord chavire provoquant la mort de cent vingt-trois personnes. 4) Février 1982 : la plate-forme « Odeco Ocean Ranger » est prise dans une tempête au large de Terre-Neuve faisant quatre-vingt-quatre morts et ne laissant aucun survivant. 5) Août 1984 : trente-sept personnes meurent lors de l'incendie de la plate-forme « Enchova » (Petrobras), au large de Rio de Janeiro (Brésil). 6) Mai 1985 : un derrick flottant de forage chavire dans un bayou en Louisiane (États-Unis) faisant onze morts. 7) Juillet 1988 : un incendie sur la plate-forme « Piper Alpha » en Mer du Nord fait cent soixante-sept morts. L'incendie ne sera totalement maîtrisé que trois semaines après. 8) Juillet 1989 : onze personnes disparaissent dans l'écroulement d'une plate-forme pétrolière dans le golfe du Mexique, au large de la Louisiane. 9) Mars 2001 : une série d'explosions sur une plate-forme de la compagnie brésilienne Petrobras fait onze morts, dans l'océan Atlantique, au large des côtes de Rio. « P-36 », la plus grande plate-forme flottante du monde, coule cinq jours plus tard. 10) Octobre 2007 : un accident sur une plate-forme pétrolière dans le golfe du Mexique, au large de Campeche (Mexique), coûte la vie à vingt-et-une personnes. 11) Avril 2010 : l'explosion dans le golfe du Mexique de la plate-forme « DeepWater Horizon » fait onze morts et quatre blessés. 12) Décembre 2011 : naufrage de la plate-forme « Kolskaya » en Mer d'Okhotsk (Russie) faisant cinquante-trois morts.

En somme, l'amélioration des performances est allée de pair avec l'augmentation des risques.

296 Suite à cette pollution sans précédent, plus de dix mille plaignants se sont portés partie civile devant le tribunal fédéral de la Nouvelle-Orléans. Dans le cadre de l'OPA, BP aurait pu faire valoir sa limitation de responsabilité en prouvant l'absence de faute lourde. Ce que la société n'a pas fait. En avril 2012, elle s'est engagée dans une procédure de négociation avec les plaignants supervisée par le juge fédéral de la Nouvelle-Orléans. Le 10 janvier 2014, la Cour d'appel de la Nouvelle-Orléans a confirmé cet accord pour un montant de sept milliards et huit cent millions de dollars US. Cette somme ne tient pas compte du procès civil au cours duquel la faute lourde des prévenus pourrait être reconnue et entraîner une condamnation à des dommages punitifs. Transocéan, le propriétaire de la plate-forme, a été pour sa part condamné à une amende d'un milliard et quatre cent millions de dollars US pour négligence et violation du CWA.

297 A l'énoncé des accidents majeurs survenus sur les plates-formes pétrolières ces dernières années et face au constat de l'importance grandissante des gisements sous-marins, l'existence d'un régime juridique international et d'un statut juridique clairement défini de ces structures semblerait aller de soi. Aussi surprenant que cela puisse paraître, il n'en est pourtant rien.

Un type de clarification fait, en effet, défaut aux plates-formes pétrolières : il concerne leur qualification (sous-section 1). Cependant, en tant que sources de risque et de responsabilité (sous-section 2), elles ont donné naissance à une méthode de gestion de ces risques qui est, depuis, devenue une référence.

298 Le transport maritime, qu'il soit de marchandises ou de passagers, est régi par de nombreuses conventions⁷⁵⁰. Le véhicule utilisé, le navire, est régi par le droit maritime et ces textes. Qu'en est-il des plates-formes pétrolières ?

La réponse à cette question est fondamentale car la qualification qui sera retenue entraînera l'application d'un régime juridique bien précis. Force est de constater que leur statut est, aujourd'hui, équivoque (B). Sont-elles des navires, des bâtiments de mer ou des installations industrielles ?

299 Avant de se pencher sur leur qualification, il est toutefois nécessaire de définir le principal vecteur du transport maritime : le navire. Ce qui peut apparaître de prime abord comme une simple formalité, va s'avérer être une tâche ardue. En effet, la définition du navire est évolutive (A) et la jurisprudence comme la doctrine, française et étrangère, connaissent encore des divergences en ce qui la concerne.

⁷⁵⁰ Pour ne citer que certaines de ces conventions : Nations Unies, Recueil des Traités, volume 1834, n° 31363, *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, 10 décembre 1982 ; Nations Unies, *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*, 1^{er} novembre 1974 ; Nations Unies, *Convention internationale sur l'assistance*, 28 avril 1989 ; Société des Nations, *Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance*, *op. cit.*, p. 57, *supra* notre note 117 ; Nations Unies, Recueil des Traités, volume 1412, n° 23643, *Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance*, 23 février 1968 ; Nations Unies, Recueil des Traités, volume 695, n° 29215, *Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer*, , 31 mars 1978 ; OMI, Recueil des Traités, volume 1361, n° I-23001 *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille*, 11 juillet 1984 ; OMI, Recueil des traités, volume 970, n° 1-14049 *Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures*, 29 novembre 1969.

A) La définition évolutive du navire

300 Ce qui frappe lorsqu'on s'interroge sur ce qu'est un navire, c'est la difficulté d'en donner une définition. L'un des premiers arrêts traitant de cette question remonte à 1844⁷⁵¹. Plus de cent soixante-dix ans plus tard, aucune réponse satisfaisante n'y a été encore apportée. Certes, le code des transports en a donné une définition⁷⁵², mais nous verrons que celle-ci n'est pas à la hauteur des attentes tant de la doctrine que des praticiens.

301 Lorsqu'on se penche sur la notion classique de navire (1), les critères définis par la jurisprudence permettent de dégager une définition cohérente, malgré certaines divergences doctrinales. En revanche, si l'on souhaite aborder la notion extensive de bâtiment de mer (2), comme nous y invite le droit maritime depuis un certain temps, les certitudes laissent place aux interrogations, ce qui confirme que « rien n'est plus difficile à cerner que la notion de navire »⁷⁵³.

1) La notion classique de navire

302 Avant que le Code des transports ne donne une définition générique du navire, il n'en existait aucune en droit français. Les seules définitions existantes étaient des « définitions particulières »⁷⁵⁴.

La loi du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer dispose que « sont considérés comme navires tout bâtiment de mer, quel qu'il soit, y compris les engins flottants, qui effectue une navigation de surface ou sous-marine ou qui stationne en mer, à l'exclusion des engins de plage »⁷⁵⁵.

⁷⁵¹ Cass. civ., 20 fév. 1844, S. 1844.1.197.

⁷⁵² Art. L. 5000-2 C. transp. : « Sauf dispositions contraires, sont dénommés navires [...] : 1° Tout engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance et affecté à celle-ci ; 2° Les engins flottants construits et équipés pour la navigation maritime, affectés à des services publics à caractère administratif ou industriel et commercial... ».

⁷⁵³ BONASSIES P., « Le droit positif en 1992 », *DMF* 1993, 523.

⁷⁵⁴ BONASSIES P. et SCAPEL C., *Droit maritime*, 2^{ème} éd., *op. cit.*, p. 104, *supra* notre note 583.

⁷⁵⁵ *Loi n°83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord, et la prévention de la pollution*, JORF, 6 juillet 1983, p. 2063.

La règle 3 a) de la Convention sur les règles internationales pour prévenir les abordages en mer (RIPAM également appelé *COLREG*) du 20 octobre 1972⁷⁵⁶ dispose, quant à elle, que « le terme navire désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau ».

La Convention de Bruxelles de 1969⁷⁵⁷ définit le navire, en son article 2, comme étant « a) tout bâtiment de mer, quel qu'il soit, et b) de tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploitation des fonds des mers, des océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leurs ressources ».

Si des constantes peuvent être dégagées de ces textes, aucune définition ne peut en être nettement dégagée. Cela est dû à leur objet « purement fonctionnel »⁷⁵⁸.

303 Afin de pouvoir dégager une définition non fonctionnelle du navire, il est nécessaire de se tourner vers la jurisprudence. Bien qu'elle ne soit pas constante, elle a néanmoins permis d'identifier des caractères propres à tous les navires. S'il n'est pas aisé de pouvoir définir un navire, il est, en revanche, possible d'identifier les caractéristiques de l'engin qui n'ont aucun impact quant à sa qualification ou comme l'a dit Emmanuel du Pontavice, des traits négatifs.

Un navire ne se définit pas par sa dimension : « Il faut entendre par bâtiment de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénomination, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, accomplissent un service spécial et suffisent à une industrie particulière »⁷⁵⁹. Nous savons, depuis l'arrêt *Poupin Sport*⁷⁶⁰, que la qualification administrative d'un engin en bâtiment de mer importe peu. Cet arrêt nous rappelle que malgré celle qu'en donne le code des transports, la définition du navire est, malgré la définition donnée par le code des transports, élaborée par le juge. Même le caractère hybride d'un engin, comme c'est le cas d'un aéroglisseur, ne fait pas obstacle à sa qualification de navire car les

⁷⁵⁶ Nations Unies, *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*, loc. cit., supra notre note 733.

⁷⁵⁷ Nations Unies, Recueil des traités, vol. 970, n° 1-14049, *Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures*.

⁷⁵⁸ BONASSIES P. et SCAPEL C., *Droit maritime*, op. cit., p. 104, supra notre note 583.

⁷⁵⁹ Cass. civ., 20 fév. 1844, S. 1844.1.197.

⁷⁶⁰ Cass. com., 6 décembre 1976 : DMF, 1977, 513, note RODIÈRE R.

engins de ce type « se déplacent en prenant appui sur l'eau » ; en outre leur fonction « consiste à transporter des passagers ou des marchandises par voie d'eau en reliant deux rivages »⁷⁶¹.

En définitive, comment définir positivement un navire ? Il nous est permis d'affirmer que le navire est un engin flottant de nature mobilière et apte à affronter les périls de la mer.

a) Un engin flottant de nature mobilière

304 La notion d'engin est plus précise qu'il n'y paraît. Elle sous-tend l'idée d'une construction, de pièces assemblées. Les débris, planches et amas sont, *de facto*, exclus de la définition du navire. Navire et engin flottant ne sont pas encore différenciés.

305 La flottabilité est une caractéristique du navire réaffirmée par tous les textes. Ce critère élimine tout ce qui est amarré à poste fixe ou enfoui. Si l'engin n'était pas flottant parce qu'amarré de façon fixe, il serait un immeuble⁷⁶².

306 La nature mobilière du navire élimine les digues, phares et îles artificielles⁷⁶³. Mais l'intérêt majeur de cette nature mobilière est qu'elle implique la notion de manœuvrabilité. Un navire doit pouvoir se manœuvrer afin d'éviter un obstacle, de sortir d'un chenal... Cela justifie la priorité qu'ont les engins à voile sur les engins à moteur⁷⁶⁴. Le droit des États-Unis accorde une place à cette notion. Une structure se verra appliquer les règles de droit maritime en fonction de sa mobilité ». Une « *movable structure* »⁷⁶⁵ relèvera du droit maritime et non une plate-forme fixée au sol de façon permanente »⁷⁶⁶.

La distinction entre « meuble » et « immeuble » a également une importance quant à l'implantation de l'engin : la gêne qu'un meuble engendre pour les tiers n'est que temporaire ;

⁷⁶¹ CE, 19 décembre 1979, DMF 80, p. 231.

⁷⁶² Art. 531 C. civ. : Les bateaux, bacs, navires, moulins et bains sur bateaux, et généralement toutes usines non fixées par des piliers, et ne faisant point partie de la maison, sont meubles.

⁷⁶³ RODIERE R. et DU PONTAVICE E., *Droit maritime*, Dalloz, Collection «Précis Dalloz», 1991, p. 40.

⁷⁶⁴ Nations Unies, *Règlement international pour prévenir les abordages en mer*, op. cit., Règle 17, supra notre note 733.

⁷⁶⁵ *Off. shore v. Robinson*, 226, F 2d, 1959, 769.

⁷⁶⁶ *Rodrigue v. Aetna Cas. & Sur. Co.* - 395 U.S. 352 (1969). Pour de plus amples développements sur cette question : GILMORE G. and BLACK C.L. Jr, *The Law of Admiralty*, New-York, Foundation Press, 1975, p. 334.

celle d'un immeuble ne l'est pas. La première n'appelle donc pas de compensation pour l'État riverain. La seconde entraîne des compensations et des mesures de précaution (enquête publique, étude d'impact, étude de dangers).

Enfin, cette distinction aura des conséquences quant au régime de l'engin. Le meuble sera rattaché à la loi du pavillon. Ce qui ne sera pas le cas de l'immeuble qui restera soumis à la même loi, celle de l'État riverain, pendant son existence.

307 La nature mobilière⁷⁶⁷ du navire était reconnue, il convient de prendre en compte le fait que celui-ci est soumis à un milieu naturel, la mer, qu'il doit pouvoir affronter.

b) Un engin apte à affronter les périls de la mer

308 Avant d'analyser ce qu'est l'aptitude d'un navire à affronter les périls de la mer, il n'est pas inutile de rappeler que la jurisprudence exige, en tout premier lieu, que l'engin soit « effectivement employé dans le cadre d'une navigation maritime »⁷⁶⁸. Un navire est, donc, un engin qui exerce ses activités dans les eaux maritimes, ce qui le distingue de l'engin fluvial. L'immatriculation de l'engin permettra de savoir si son affectation est fluviale ou maritime. Rappelons, cependant, que « les juges du fonds ne sont pas tenus par la qualification donnée à l'engin par l'administration »⁷⁶⁹.

309 L'originalité du droit maritime réside dans l'exposition de l'engin aux périls de la mer. L'absence de périls, la disparition des risques propres au milieu marin ferait perdre au droit maritime sa particularité et, par là même, sa justification. Pour être qualifié comme tel, un navire doit pouvoir affronter les risques de la mer. Ce critère a constamment été admis par la jurisprudence. Il est, cependant, légitime de se poser la question du maintien ou non de celui-ci par le nouveau Code des transports qui a défini le navire « en ignorant superbement les

⁷⁶⁷ JAMBU-MERLIN R., « Le navire, hybride de meuble et d'immeuble? », in *Mélanges Flour*, Paris, Defrénois, 1979 coll. «Les Mélanges», pp. 305–318.

⁷⁶⁸ T. com. Marseille, 19 juillet 2006, Chaland *Jean Maria*, DMF 2006. 738, obs. PESTEL-DEBORD P.

⁷⁶⁹ *Ibid.*

subtilités de la jurisprudence »⁷⁷⁰. L'article L. 5000-2 entend par navire un « engin flottant, construit et équipé pour la navigation maritime ». En accord avec Stéphane MIRIBEL⁷⁷¹, nous estimons que ces dispositions correspondent à la notion jurisprudentielle d'aptitude à affronter les périls de la mer.

310 Mais qu'entendre par « aptitude à affronter les périls de la mer » ? S'il s'agit effectivement du « critère ultime du navire »⁷⁷², suffit-il à un engin de flotter et se mouvoir sur la mer pour posséder cette aptitude ? Il ne nous le semble pas. Ainsi, un engin qui ne pourrait naviguer que par temps calme, à proximité des côtes et, qui plus est, sous la dépendance d'un remorqueur ne pourrait être qualifié de navire⁷⁷³.

Nous voyons se dessiner les contours de la notion de périls de mer. L'article 4§2c de la Convention de Bruxelles de 1924 exonère le transporteur des pertes et dommages résultant ou provenant de périls, dangers ou accidents de la mer. Il est souvent fait référence à la « fortune de mer »⁷⁷⁴. Dans le langage courant, il s'agit du mauvais temps. Un navire serait donc un engin capable de remplir une fonction nautique et qui « survit au fait qui s'abat » sur lui⁷⁷⁵. Il est capable de traverser une masse d'eau, salée, mais également de faire face aux imprévus ; il est, donc, intrinsèquement sûr pour son équipage.

311 Pour être sûr et en mesure d'affronter les éléments naturels, un navire doit posséder une certaine autonomie. Selon certains auteurs, un engin dépourvu de moyen de propulsion mais remorqué et apte à affronter les risques de mer sera qualifié de navire⁷⁷⁶. Ce sera le cas, par exemple, d'une barge conçue en vue d'être affectée à une navigation maritime et qui sera

⁷⁷⁰ DELEBECQUE P., *Revue de droit des transports*, 2010, repère 9. Pour une analyse des modifications introduites par le Code des transports : DELEBECQUE P., « La codification du droit des transports dans le domaine maritime : les modifications introduites par la codification sont-elles opportunes? », compte-rendu AG de l'AFDM, *DMF 2011*, p. 182.

⁷⁷¹ MIRIBEL S., « Collision en mer entre deux jet-skis : Application du régime de l'abordage. Le jet-ski est-il pour autant un navire? », *DMF 2012*, 741.

⁷⁷² BONASSIES P. et SCAPEL C., *Droit maritime, op. cit.*, p. 109, *supra* notre note 583.

⁷⁷³ T. com. Marseille, 19 juillet 2006, Chaland *Jean Maria*, *op. cit, supra* notre note 465.

⁷⁷⁴ *DMF 2005 HS n°9 au n° 106*, obs. DELEBECQUE P.

⁷⁷⁵ NDENDE M., « Le statut du navire », in *Droits maritimes*, BEURIER J.P (ss dir.), Collection « Action », Dalloz, 2008, p. 274.

⁷⁷⁶ CE, 27 avril 1988, *DMF 1989*, 94, note REZENTHEL R.

apte à affronter de fortes mers sans chavirer. En outre, son remorquage lui assurera une direction et une propulsion indirecte.

A la suite de certains auteurs⁷⁷⁷, il ne nous semble pas correct, cependant, de qualifier de navire ce type de matériel. Un engin n'a nullement besoin d'être muni de propulseurs d'étrave ou de moteur pod⁷⁷⁸ pour être un navire. Il lui faut un minimum d'autonomie lui permettant de faire face aux risques de mer. C'est cette logique qui prévaut en matière d'assistance en mer. En effet, la condition nécessaire à l'application du régime de l'assistance est que le navire assisté soit en péril⁷⁷⁹. Ainsi, un navire ayant perdu son hélice sera considéré comme en danger de se perdre ; il en est de même d'un navire n'ayant plus de moyen de propulsion. Comment, dès lors, ne pas admettre que l'autonomie de direction, de propulsion d'un navire est fondamentale et participe pleinement à sa capacité à faire face aux événements de mer, aux fortunes de mer ? C'est en adoptant ce raisonnement que la jurisprudence a refusé, à plusieurs reprises, d'accorder la qualité de navire à des engins flottants⁷⁸⁰.

⁷⁷⁷ BONASSIES P. et SCAPEL C., *Droit maritime, op. cit.*, p. 110, *supra* notre note 583.

⁷⁷⁸ Le pod est un élément qui remplace à lui tout seul le couple hélice / gouvernail. Il s'agit d'une nacelle orientable installée sous la coque d'un navire (Un navire est un bateau de fort tonnage, ponté et destiné à la navigation en pleine mer, c'est-à-dire lorsqu'il est prévu pour naviguer au-delà de la limite où cessent de s'appliquer les...) qui porte une ou deux hélices.

- Pod propulseur : le moteur (Un moteur est un dispositif transformant une énergie non-mécanique (éolienne, chimique, électrique, thermique par exemple) en une énergie mécanique ou...) est dans la coque, l'hélice (Hélice est issu d'un mot grec *helix* signifiant « spirale ». Un objet en forme d'hélice est dit hélicoïdal.) est entraînée par une transmission par arbres comprenant des renvois d'angle (En géométrie, la notion générale d'angle se décline en plusieurs concepts apparentés.).

- Pod moteur-propulseur : le pod contient un moteur (Un moteur est un dispositif transformant une énergie non-mécanique (éolienne, chimique, électrique, thermique par exemple) en une énergie mécanique ou travail.[réf. nécessaire]) électrique qui entraîne une ou deux hélices. Le moteur est alimenté par un générateur électrique (Les générateurs électriques sont des dispositifs permettant de produire de l'énergie électrique à partir d'une autre forme d'énergie. Par opposition, un appareil qui consomme de l'énergie électrique s'appelle un récepteur électrique.) à bord du navire, qui est habituellement entraîné par un moteur diesel (Fruit des travaux menés par l'ingénieur allemand Rudolf Diesel entre 1893 et 1897, le moteur Diesel est un moteur à combustion interne dont l'allumage n'est pas...). Suivant les modèles, le pod peut être orienté à 360°, ce qui rend ce type de navire très maniable.

Les avantages d'un tel système de propulsion sont, entre autres : la souplesse de la diesel-électrique, les manœuvres de port sont plus aisées et l'emploi de remorqueurs est moins souvent nécessaire.

⁷⁷⁹ Cass. com., 25 octobre 1961, D. 1962.1, note RODIERE R., Sentence arbitrale, 20 novembre 1973, navire *Sapmer*, DMF 1974. 176.

⁷⁸⁰ T. Com. Marseille, 19 juillet 2006, Chaland Jean Maria, *loc. cit, supra* notre note 465 : « que la barge en cause n'est pas un navire ; qu'elle ne possède ni engin de propulsion ni de direction » ; CA Aix-en-Provence, 14 avril 1987, Barge *UR 91*, DMF 1989, 469, obs. BONASSIES P., DMF 1990, 51.

312 De nos jours le recours à la notion de navire pose encore des difficultés, malgré la précision des critères dégagés. L'on s'interroge toujours pour de savoir si des zodiacs et des jet-skis peuvent être considérés comme des navires.

Concernant le zodiac, la jurisprudence a estimé qu'il n'était pas possible de voir en lui un navire car un tel engin est « une embarcation frêle, construite en matériau léger, qui n'est pas conçue pour effectuer des expéditions maritimes »⁷⁸¹. Au regard de la cours, *stricto sensu*, un zodiac est un matériel de sauvetage embarqué sur un navire de plaisance et n'ayant pas vocation à effectuer des expéditions maritimes. Comment, alors, lui reconnaître la capacité à résister aux éléments suffisamment longtemps pour permettre à ses occupants d'être recueillis ou de de toucher terre ? À notre avis, bien qu'il soit pourvu d'un moteur, de rames et parcourir de longues distances, ces « vertus » ne font cependant pas du zodiac un navire. Il peut s'avérer extrêmement utile, mais nous doutons qu'il ait pour finalité d'effectuer des expéditions maritimes. Rappelons, en outre, que la Cour d'appel de Caen a dénié au ZEF la qualité de navire afin que son propriétaire ne se prévale des règles de limitation de responsabilité applicables aux navires.

Pour ce qui est des jet-skis, une partie de la doctrine estime qu'ils sont aptes à affronter les risques de la mer⁷⁸². Il nous semble, cependant, que si un jet-ski navigue effectivement en eaux maritimes de façon autonome, on peut douter, tout comme l'a fait la jurisprudence anglaise⁷⁸³, de son aptitude à affronter les risques de mer. Quelle que soit son autonomie en carburant, un jet-ski n'est jamais à l'abri d'une avarie moteur. En pareil cas, il perd son autonomie, car il n'est pas équipé de voiles ou de rames permettant de le mouvoir, le propulser et le guider. Il nous semble peu vraisemblable qu'un jet-ski puisse effectuer le

⁷⁸¹ CA Caen, 12 septembre 1991, DMF 1993, 50, obs. TINAYRE A. et BONASSIES P., DMF 1993, 20.

⁷⁸² Cass. com, 5 novembre 2003, DMF 2004, 331, obs. BONASSIES P.

⁷⁸³ *R. v. Goodwin*, [2005] EWCA Crim 3184. § 19 : « "Navigation" is not synonymous with movement on water. Navigation is planned or ordered movement from one place to another. [...] It may be possible to navigate a jet ski but in my judgment it is not "a vessel used in navigation" ».

Traduction libre :

« "Navigation" n'est pas synonyme de déplacement sur l'eau. La navigation est le déplacement planifié ou ordonné d'un lieu vers un autre. [...] Il est possible de naviguer sur un jet-ski, mais à mon avis, cela n'en fait pas un "navire utilisé pour la navigation" ».

périple accomplis en 1952 par Alain Bombard, à savoir relier Monaco à la Barbade sans ravitaillement ni carburant⁷⁸⁴.

313 En définitive, la question n'est pas tant de déterminer si tel ou tel engin est un navire, mais de savoir s'il est possible de lui appliquer les règles propres au droit maritime. C'est pourquoi la Cour de cassation, dans son arrêt du 3 juillet 2012, ne définit pas le jet-ski comme un navire mais l'y « assimile » ce qui lui permet d'appliquer les règles de l'abordage régies par l'article L. 5131-1 et suivants du Code des transports. La preuve en est, comme le souligne Stéphane Méribel, la remarque du Conseiller Jean-Pierre Remery : « La question plus générale, de savoir si le "jet-ski" serait un navire pour l'application d'autres règles de droit maritime que celles de l'abordage ne se pose pas, mais il faut y réfléchir ».

314 Les divergences d'opinion de la doctrine et de la jurisprudence quant à la qualification des jet-skis, zodiacs, voir même des planches à voile, sont symptomatiques d'un phénomène qui tend à élargir le champ de la définition du navire. Ce faisant, une construction juridique reprend de la vigueur : le bâtiment de mer.

2) La notion extensive de bâtiment de mer

314 Le terme de bâtiment de mer est ancien puisqu'on le retrouve dans l'Ordonnance de la Marine⁷⁸⁵. Il a été, pendant fort longtemps, synonyme de navire à l'exclusion de tout autre engin⁷⁸⁶. Cependant, l'évolution des techniques et la naissance de besoins ont permis l'apparition de nouveaux engins : barges, dragues, grues flottantes, plates-formes... Refuser de reconnaître en eux des navires, soit, mais ne pas les qualifier revient à créer un vide juridique. C'est pourquoi pour à certains auteurs, il est « désormais nécessaire d'envisager, à

⁷⁸⁴ Même si cette traversée a été sujet à controverse et que certains, dont le médecin allemand Hans Lindemann, l'accusèrent de s'être fait ravitaillé en secret. Pour plus de détails sur cette expédition : BOMBARD A., *Nafragé volontaire*, Phébus, Paris, 1996.

⁷⁸⁵ COLBERT J.B., *Ordonnance de la Marine*, Paris, 1681. Livre Second « Des gens et des bâtiments de mer », Titre VIII « Des propriétaires de navires », article II : « Les propriétaires de Navires seront responsables des faits du Maître : mais ils en demeureront déchargés, en abandonnant leur Bâtiment et leur Fret ». Pour de plus amples détails sur l'histoire de l'Ordonnance de Colbert : CHADELAT J., « Histoire de l'ordonnance de la marine du mois d'Août 1681 », Thèse, Université de Paris, 1951.

⁷⁸⁶ VIALARD A., « La qualification juridique des engins de servitude portuaire », in *Études remises en l'honneur de Michel De JUGLART (Aspects actuels du droit privé en fin du 20e siècle)*, LGDJ, 1985 : « Chaque fois que l'on s'est interrogé sur l'application du droit maritime à tel ou tel engin, on s'est évertué à lui découvrir ou à lui dénier les caractéristiques d'un navire, par une comparaison systématique de ses aptitudes avec celles d'un navire traditionnel ».

côté de la notion de navire, un nouveau concept (bien que datant du XVII^{ème} siècle) : celui de bâtiment de mer »⁷⁸⁷. Nous illustrerons l'extension du domaine d'application du droit maritime au-delà des navires par l'affaire du SLOPS.

a) Le bâtiment de mer

315 Dans sa définition du bâtiment de mer donnée en 1844, la Cour de cassation, nous dit qu'un bâtiment de mer doit remplir « un service spécial » et suffire « à une industrie particulière ». Peu importe, donc, la fonction des bâtiments de mer, du moment qu'ils sont flottants et opèrent en mer⁷⁸⁸. Une distinction radicale peut être alors opérée entre les navires qui ont seuls une fonction de transport et d'exploitation de la mer et les engins flottants qui ne sont pas utilisés aux mêmes fins. C'est pourquoi Pierre Bonassies estime que « le droit maritime tend ainsi à ne plus être seulement le droit des navires et de leur exploitation, mais, plus généralement, le droit des engins nautiques ou bâtiments de mer »⁷⁸⁹. Nous ne pouvons qu'approuver ces propos ; sans que cela conduise à qualifier les engins nautiques de navires.

316 L'intérêt majeur de la notion de bâtiment de mer est de réserver la qualité de navire aux engins en possédant toutes les caractéristiques tout en permettant d'appliquer les règles du droit maritime aux autres engins flottants. La question se pose alors de savoir si lesdits engins flottants « doivent ou non être soumis, en tant que tels, au régime mis au point pour les navires, ou bien s'il faut les soumettre à un régime spécifique »⁷⁹⁰. Reconnaître la qualification de bâtiment de mer à un jet-ski ou à un zodiac serait, en effet lui accorder, le droit à la limitation de responsabilité. C'est pour cette raison qu'en 1991, la Cour d'appel de Caen⁷⁹¹ a refusé cette qualification à un zodiac.

La définition du Code des transports ne remet pas en cause les acquis de la jurisprudence. Il ne mentionne plus le bâtiment de mer mais parle d'engin flottant. Les mêmes questions se poseront, donc, toujours au juge lorsqu'il aura à se prononcer sur la possibilité

⁷⁸⁷ DU PONTAVICE et CORDIER P., « Autres bâtiments de mer », *Jurisclasseur, fascicule 1050*.

⁷⁸⁸ RODIERE R., « Navire et navigation maritime », *DMF 1975*, p. 323.

⁷⁸⁹ BONASSIES P. et SCAPEL C., *Droit maritime, op. cit.* p. 111, *supra* notre note 583.

⁷⁹⁰ VIALARD A., « La qualification juridique des engins de servitude portuaire », *op. cit.* p. 251, *supra* notre note 787.

⁷⁹¹ CA Caen, 12 septembre 1991, *loc. cit.*, *supra* notre note 781.

d'appliquer le droit maritime à un engin flottant. Il nous semble qu'il se prononcera en fonction des intérêts de la victime ; le droit maritime risque-t-il ou non de remettre en cause le principe de réparation intégrale du préjudice causé⁷⁹² ?

b) L'affaire du *SLOPS*

317 L'affaire du *SLOPS* est des plus intéressantes car elle illustre les difficultés de définir un navire mais également la volonté des juges d'indemniser les victimes de pollutions marines, fut-ce adoptant une conception extensive des critères conventionnels ou jurisprudentiels.

318 Dans cette affaire, une unité de stockage, le *SLOPS*, était ancrée de manière permanente dans le port du Pirée. Elle avait été conçue et construite pour le transport d'hydrocarbures en vrac. En 1995, elle avait subi des travaux de transformation au cours desquels son hélice avait été enlevée et le moteur mis hors service dans le but de transformer l'engin en installation flottante de réception.

Le 15 juin 2000, un incendie et une explosion se sont produits à bord du *SLOPS* provoquant le rejet d'une quantité inconnue d'hydrocarbures. De nombreuses installations ont été touchées (postes d'amarrage, cales sèches, chantiers de réparation). Deux entrepreneurs ont procédé aux opérations de nettoyage, puis se sont retournés vers le propriétaire mais sans succès du fait de son insolvabilité. Ils ont, alors, engagé une action en justice⁷⁹³ contre le FIPOL de 1992 qui a soutenu, pour sa défense, que le *SLOPS* ne pouvait pas être considéré comme un navire au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (dite *CLC 1992*)⁷⁹⁴ et de la Convention de 1992 portant création du FIPOL⁷⁹⁵.

⁷⁹² DELEBECQUE P., PANSIER F.-J., *Droit des obligations - Responsabilité civile - Délit et quasi-délit*, 5^{ème} éd., LexisNexis, Collection Objectif droit - Cours, 2011, p. 293.

⁷⁹³ International Oil Compensation Fund 1992, *Incident involving the 1992 Fund*, 92FUND/EXC.42/5, 30 septembre 2008.

⁷⁹⁴ Nations Unies, Recueil des Traités, volume 973, n° I-14097, *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, 29 novembre 1969.
Nations Unies, *Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, 27 novembre 1992.

⁷⁹⁵ Nations Unies, Recueil des Traités, volume 973, n° I-17146, *Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, 18 décembre 1971.

319 Dans un jugement du 13 décembre 2002, le tribunal de première instance du Pirée a qualifié le *SLOPS* de navire selon la définition des Conventions de 1992 et a ordonné au FIPOL de 1992 de verser plus de deux millions d'euros aux entrepreneurs.

Dans un arrêt rendu en février 2004, la cour d'appel du Pirée a cassé le jugement du tribunal de première instance, estimant que le *SLOPS* ne répondait pas aux critères requis par les Conventions de 1992. Les demandeurs se sont alors pourvus en cassation. La Cour suprême grecque a estimé, dans un arrêt de juin 2006, que le *SLOPS* devait être considéré comme un navire au sens des Conventions de 1992 au motif qu'il stockait du carburant et pouvait se mouvoir en étant remorqué. En février 2008, la Cour d'appel a confirmé l'arrêt du tribunal de première instance. En conséquence, fin 2008, le FIPOL a versé plus de quatre millions d'euros aux entrepreneurs.

320 La question qui se posait était de savoir si un navire désarmé et transformé en engin de stockage pouvait encore être qualifié de navire au sens de la définition par les Conventions de 1992, ce que le FIPOL contestait.

321 La définition du navire est donnée par l'article 1^{er} de la Convention *CLC* de 1992 : « 'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac ».

La Cour suprême grecque a estimé que le *SLOPS* était un navire car, bien que désarmé, il en possédait encore les caractéristiques : le moteur et l'équipement d'un pétrolier, des hydrocarbures en vrac dans ses soutes et la capacité de se mouvoir grâce à un remorqueur. En somme, la Cour a estimé qu'un engin ne perd pas sa qualité de pétrolier s'il conserve certaines caractéristiques.

Il fallait prouver par ailleurs que l'engin était capable de transporter du pétrole en tant que cargaison. Les juges de la Cour suprême n'ont pas estimé nécessaire de démontrer que le déversement d'hydrocarbures avait eu lieu au cours d'un voyage et donc qu'il transportait effectivement ces hydrocarbures ; la démonstration de la capacité du *SLOPS* à transporter des

Nations Unies, Recueil des Traités, volume 2061, n° A-17146, *Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, 27 novembre 1992.

hydrocarbures a été apportée par le simple fait du rejet de ceux qui étaient contenus dans ses soutes.

En outre, les États membres n'étant pas tenus par les interprétations du FIPOL, la Cour suprême grecque était autorisée à s'éloigner de l'interprétation de l'article 1^{er} de la Convention *CLC* de 1992 faite par ce dernier.

322 Cette analyse de la convention *CLC 92* n'est pas satisfaisante⁷⁹⁶. Si elle était confirmée, elle aurait pour première conséquence de créer une inégalité de traitement entre les victimes selon que les tribunaux suivent l'interprétation du FIPOL ou adoptent une interprétation extensive de la définition du navire. Dans le premier cas, elles ne seraient pas indemnisées tandis qu'elles seraient dédommagées dans le second, ce qui irait à l'encontre d'un régime international d'indemnisation unifié. C'est ainsi que le directeur du FIPOL s'est prononcé pour une interprétation plus large de la définition de l'article 1 de la Convention tout en précisant que cela induit, en retour, un rejet des demandes d'indemnisations par les tribunaux nationaux allant à l'encontre de la « politique déclarée » du FIPOL⁷⁹⁷.

323 Comment, dès lors, interpréter la définition du terme navire qui soit acceptable par l'ensemble des États membres à la Convention ?

Rappelons que la C.P.J.I. entend par « interprétation » ce qui donne du « sens » ou précise la « portée »⁷⁹⁸. La Convention de Vienne sur le droit des traités⁷⁹⁹ pose certaines règles générales d'interprétation permettant de donner du sens à ces textes.

324 Les différents moyens d'interprétation à la disposition des parties sont énoncés aux articles 31 et 32 de la Convention de Vienne⁸⁰⁰. Les principaux éléments à prendre en compte

⁷⁹⁶ PEPLowska Z., « What is a ship? The Policy of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage : the effect of the Greek Supreme Court judgment in the *Slops* case », *Aegean Review Law Sea*, 2009, p. 157.

⁷⁹⁷ Note de l'administrateur, *Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître - Slops*, Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 92FUND/EXC.42/5, 30 septembre 2008.

⁷⁹⁸ C.P.I.J., série A, n° 13, p. 10. Sur l'importance de l'interprétation en droit international : DUPUY P.-M. et KERBRAT Y., *Droit international public*, 10^{ème} éd., Dalloz, Collection « Précis Dalloz », 2010, p. 350.

⁷⁹⁹ Nations Unies, Recueil des Traités, volume 1155, n° 18232, *Convention de Vienne sur le droit des traités*, 23 mai 1969.

⁸⁰⁰ Ibid.

Article 31

RÈGLE GÉNÉRALE D'INTERPRÉTATION

sont : le texte, le contexte qui inclut le préambule et les annexes, les moyens complémentaires qui comprennent les travaux préparatoires et les circonstances d'élaboration du traité⁸⁰¹. Ainsi, le FIPOL pourrait convenir d'une interprétation de la Convention *CLC 92* ; interprétation qui aurait autorité auprès des juridictions nationales.

Cependant, même en s'appuyant sur ces différents éléments, rien ne permet de prouver que les parties à la Convention de 1992 aient eu l'intention de donner un sens particulier au terme navire en insistant plus précisément sur un terme⁸⁰². Il faut, alors, se tourner vers des accords ou autres instruments en rapport avec la Convention⁸⁰³. Or, il n'en existe aucun. La convention de 1992 reste notre seule source d'interprétation. Revenons, donc, à la définition donnée par la Convention *CLC 92*.

325 En tout premier lieu, celle-ci stipule qu'un navire est « tout bâtiment de mer » ou « engin marin ».

Nous ne reviendrons pas sur la notion de bâtiment de mer déjà abordée. Les tribunaux anglais voient en lui un objet qui peut transporter une cargaison⁸⁰⁴. La notion d'engin marin

1. Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.

2. Aux fins de l'interprétation d'un traité, le contexte comprend, outre le texte, préambule et annexes inclus :
a) Tout accord ayant rapport au traité et qui est intervenu entre toutes les parties à l'occasion de la conclusion du traité;

b) Tout instrument établi par une ou plusieurs parties à l'occasion de la conclusion du traité et accepté par les autres parties en tant qu'instrument ayant rapport au traité.

3. Il sera tenu compte, en même temps que du contexte :

a) De tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions;

b) De toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité;

c) De toute règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties.

4. Un terme sera entendu dans un sens particulier s'il est établi que telle était l'intention des parties.

Article 32

MOYENS COMPLÉMENTAIRES D'INTERPRÉTATION

Il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue, soit de confirmer le sens résultant de l'application de l'article 31, soit de déterminer le sens lorsque l'interprétation donnée conformément à l'article 31 :

a) Laisse le sens ambigu ou obscur; ou

b) Conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable.

⁸⁰¹ GARDINER R., *Treaty Interpretation*, 2^{ème} éd., Oxford International Law Library, Oxford, 2010.

⁸⁰² Nations Unies, *Convention de Vienne sur le droit des traités*, *op. cit.*, art. 31 4), *supra* notre note 799.

⁸⁰³ *Ibid.* Art. 31 2.

⁸⁰⁴ *Steedman v. Scofield* [1992] 2 Lloyds Rep 163 ; *R. v. Goodwin* [2005] *loc. cit.*, *supra* notre note 277.

induit, quant à elle, une idée de déplacement sur l'eau, de mouvement, ce qui exclurait donc les engins fixes ou amarrés.

Les termes « bâtiment de mer » et « engin marin » sont larges et ne semblent exclure que les installations fixes ou amarrées. L'analyse de la suite de la définition est nécessaire afin de savoir ce qu'elle entend par navire.

326 Le bâtiment de mer ou l'engin maritime doit être « construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ». Cela implique un déplacement d'une marchandise d'un point vers un autre. Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter au préambule de la Convention *CLC 92* qui parle des « risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac ». Les deux critères à retenir sont ceux de transport, impliquant l'idée de mouvement et de déplacement, et celui de cargaison transportée.

Par conséquent, et quand bien même le SLOPS serait qualifié de navire, il y a eu rejet d'hydrocarbures qui ne pouvaient pas être considérés comme une cargaison car non transportés ; ils n'étaient « que » stockés. Il n'existe, donc, aucune responsabilité au titre de la Convention *CLC 92*.

327 Cependant, bien que la Convention *CLC 92* n'ait pas donné de sens particulier au terme navire, ne peut-on pas, comme le suggère l'article 31 3) de la Convention de Vienne, se reporter à « un accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions ou de toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité » ?

Il n'existe aucun accord entre les États contractants permettant d'avoir plus de précisions sur la notion de navire. Il existe, en revanche, des pratiques ultérieures. Le FIPOL a précisé que les *FSO (Floating Storage Unit – Engin flottant de stockage)* et *FPSO (Floating Production and Storage Unit – Engin flottant de production et de stockage)* ne pouvaient être qualifiés de navires qu'à la condition qu'ils transportent des hydrocarbures, comme cargaison, pendant un voyage d'un point à un autre⁸⁰⁵.

⁸⁰⁵ *Record of decision of the fourth session of the assembly*, Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 92FUND/A.4/32, § 24.3, 22 octobre 1999 ; *Record of decisions of the eight session of the executive committee*, Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 92FUND/EXC.8/8, § 4.3.4 et 4.3.8, 6 juillet 2000 ; Note by the Director, *Application of the 1992 Conventions to Ship-to-ship oil transfer operations*, Fonds international

Comme le souligne Vaughan Lowe⁸⁰⁶, l'affaire du SLOPS⁸⁰⁷ ne permet pas d'affirmer, bien au contraire, que les débats sur la notion de navire au sein même du FIPOL sont clos⁸⁰⁸ : « il n'existe rien qui ressemble à un corpus de pratiques cohérentes permettant d'établir un accord implicite entre les parties concernant le sens du terme 'navire' »⁸⁰⁹.

328 En l'absence d'intention visant à donner un sens particulier au terme navire et d'accord ou de pratiques ultérieures, tournons-nous vers les moyens complémentaires d'interprétation visés l'article 32 de la Convention de Vienne, à savoir les travaux préparatoires et les circonstances de conclusion du traité. En se référant aux travaux préparatoires de la Convention, on constate qu'ils ne fournissent aucune précision quant à la définition du terme navire puisqu'ils reprennent le texte du Protocole de 1984⁸¹⁰.

329 Qu'en est-il des circonstances de conclusion de la Convention de 1992 ? Si l'on se réfère à la période allant de la Convention de 1969 à celle de 1992, de nombreuses conventions traitant des pollutions marines et de leur réparation peuvent être invoquées afin d'analyser leur définition du terme navire. Deux textes, en particulier sont susceptibles de nous intéresser : la Convention de Londres de 1976⁸¹¹ (*CLEE 1977*) et l'*Offshore Pollution Liability Agreement (OPOL)* du 4 septembre 1974 qui est un accord établi par les professionnels du secteur pétrolier en vue de dédommager les victimes de pollution causées par la recherche offshore.

d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 92FUND/A.11/30, 10 août 2006.

⁸⁰⁶ Note de l'administrateur, *Examen de la définition du terme "navire"*, Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, IOPC/OCT11/4/4, p. 12, 14 septembre 2011.

⁸⁰⁷ Note de l'administrateur, *Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître*, Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 92FUND/EXC.34/7, 15 août 2006.

⁸⁰⁸ Note by the Director, *Application of the 1992 Conventions to Ship-to-ship oil transfer operations*, *op. cit.*, § 1.1 et 1.5, *supra* notre note 805.

⁸⁰⁹ Note de l'administrateur, *Examen de la définition du terme "navire," op. cit.*, p. 13, *supra* notre note 806.

⁸¹⁰ IMO, *LEG/CONF.6/C.2/SR.26*, 8 août 1986.

⁸¹¹ *Convention sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin*, Londres, 17 décembre 1976.

La Convention de Londres⁸¹², comme l'*OPOL*⁸¹³, distingue navire et installation au large. Pour la première, la distinction se fait en creux puisque celle-ci ne s'applique pas aux navires mais aux installations. Pour l'*OPOL*, un navire, une barge ou un engin utilisé pour du stockage est une installation. En outre, l'Appendice de l'*OPOL* définit comme installations exploitées pour le stockage d'hydrocarbures les systèmes de chargement et de stockage d'hydrocarbure⁸¹⁴. Cela signifie que les *FSO* ne sont pas des navires.

330 Au vu de ces éléments, il est possible de conclure que le terme navire, au sens de la Convention *CLC* de 1992, concerne un engin transportant des hydrocarbures à l'occasion d'un voyage. En aucun cas, un *FSO* ne peut, donc, être considéré comme un navire.

⁸¹² La Convention de 1977 stipule dans son article 1 :
Au sens de la présente Convention [...]

2. « Installations » signifie:

a) tout puits ou autre installation, fixe ou mobile, utilisée pour la prospection, production, traitement, stockage, transmission ou reprise du contrôle du flux de pétrole brut provenant du fond marin ou de son sous-sol; [...] et
e) toute installation habituellement utilisée pour stocker du pétrole brut provenant du fond marin ou de son sous-sol; lequel, ou une partie substantielle de celui-ci, se trouve côté large de la laisse basse de mer le long de la côte, comme indiqué sur des cartes à grande échelle reconnues par l'État de contrôle; à condition toutefois que [...]

ii) un navire défini au sens de la Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ne soit pas considéré comme une installation.

⁸¹³ L'*OPOL* (modifié en 2012) stipule dans sa clause I 8) :

« Installation exploitée au large » signifie:

- A. tout puits et toute installation ou oléoduc ou tronçon de celui-ci quel qu'il soit, fixe ou mobile, utilisé pour la prospection, la production, le traitement, le stockage ou le transport d'hydrocarbures provenant du fond marin ou de son sous-sol; et
- B. tout puits utilisé pour la prospection ou la récupération de gaz ou de liquides extraits du gaz naturel provenant du fond marin ou de son sous-sol pendant la période durant laquelle ledit puits est foré (incluant l'achèvement), complété à nouveau ou sur lequel est effectué le travail (excepté dans le cadre d'opérations de reconditionnement normales); ou
- C. toute installation quelle qu'elle soit, fixe ou mobile, prévue pour la prospection, la production, le traitement ou le stockage d'hydrocarbures provenant du fond de mer ou de son sous-sol lorsque ladite installation a été temporairement retirée de son site d'exploitation pour quelque raison que ce soit; laquelle est décrite dans l'Appendice aux Règles et située dans la juridiction d'un État désigné, mais excluant toute installation exploitée au large dans la mer Baltique ou la mer Méditerranée dans la mesure où celle-ci et, dans le cas d'un puits quel qu'il soit, toute installation à partir de laquelle il est foré, sont toutes deux côté large de la laisse basse de mer le long de la côte, comme indiqué sur des cartes à grande échelle officiellement reconnues par le gouvernement de cet État désigné.

à condition toutefois, qu'aucun des équipements suivants ne soit considéré comme une installation exploitée au large:

i) tout puits, installation ou oléoduc abandonné; ou

ii) tout navire, barge ou autre engin non utilisé pour le stockage d'hydrocarbures, commençant à son collecteur d'alimentation.

⁸¹⁴ Appendice aux règles de l'*OPOL* – Installations exploitées au large auxquelles l'*OPOL* est applicable :

D. « Stockage d'hydrocarbures/Systèmes de chargement » signifient installation exploitée au large fixe ou mobile pour le stockage d'hydrocarbures associé à toute installation de chargement d'hydrocarbures ».

[en ligne] <<http://www.opol.org.uk/index.htm>>, Consulté le 13 décembre 2012.

La question se pose, néanmoins, pour les *FSO* qui ont été construits pour naviguer en mer mais ont subi des modifications les transformant en engins de stockage. Dans un tel cas, le *FSO* peut être considéré comme un navire s'il est ou va être remorqué⁸¹⁵, car, de ce fait, le stockage devient cargaison.

331 Afin d'adopter une interprétation de la définition du navire par la Convention *CLC*, Vaughan Lowe propose deux voies⁸¹⁶. La première serait d'établir un protocole qui compléterait la définition de la Convention. Les délais d'adoption d'un tel protocole seraient toutefois par trop longs au regard des enjeux et des éventuels contentieux. La seconde voie serait de faire adopter et publier une résolution par l'Assemblée du FIPOL. Elle constituerait, alors, « l'accord ultérieur » mentionné à l'article 31 3. A) de la Convention de Vienne et serait opposable aux tribunaux nationaux.

332 L'affaire du *SLOPS* a démontré, si besoin était, que la question de la définition du navire n'est pas close alors même que la démonstration qui vient d'être faite ne concerne que l'interprétation de la situation d'aujourd'hui donnée par la Convention *CLC* de 1992. Les techniques évoluent, les besoins également. Les frontières se brouillent et dans certains domaines, le droit, ne remplit plus sa fonction normatrice. La question est particulièrement prégnante en ce qui concerne le statut des plates-formes pétrolières.

B) Le statut hybride des plates-formes pétrolières

333 Ainsi que précédemment évoqué, les installations pétrolières en mer peuvent être regroupées en cinq grandes catégories : les plates-formes fixes, les semi-submersibles, les *Spar*, les *TLP* et les *FPSO/FSO*. Il en existe, cependant, une multitude. Pour ne citer que quelques exemples, on trouve les plates-formes autoélévatrices (*jack-up*), les plates-formes submersibles (*swamp-barge*) ou les bouées (*control buoy*). Certaines sont fixes, d'autres mobiles ; il en est d'autonome et d'autres qui ne le sont pas. Cette diversité rend leur qualification complexe : sont-elles des navires, des installations classées⁸¹⁷ faisant courir des

⁸¹⁵ Note de l'administrateur, *Sinistres dont le Fonds a eu à connaître - Pontoon N° 300*, 71FUND/EXC.57/10, Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 29 janvier 1998.

⁸¹⁶ Note de l'administrateur, *Examen de la définition du terme "navire," op. cit.*, p. 29, *supra* notre note 806.

⁸¹⁷ « Toute exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains est une installation classée ». [en ligne] <<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Principes-generaux,12091.html>>, consulté le 23 avril 2013.

risques industriels⁸¹⁸ ? L'application du droit maritime ou du droit des activités industrielles⁸¹⁹ est ici en jeu.

334 Plus de soixante-dix conventions et accords internationaux ont pour objet la protection de l'environnement marin⁸²⁰, mais aucun ne traite spécifiquement de la pollution offshore.

Le principe 2 de la déclaration Rio de 1992⁸²¹ stipule que « les États [...] ont le devoir de faire en sorte que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne causent pas de dommages à l'environnement dans d'autres États ou dans des zones ne relevant d'aucune juridiction nationale ». La déclaration finale du sommet Rio + 20⁸²² reprend ce principe de façon plus explicite à travers le principe 163 qui stipule « Nous prenons note avec préoccupation du fait que la santé des océans et de la biodiversité est compromise par la pollution marine, notamment en raison de la présence [...] de polluants organiques persistants [...] rejetés par diverses sources marines ».

L'article 193 de la CNUDM rappelle que les États ont « le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement ». Selon l'article 194 al. 3 c), ils sont tenus le faire « conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin. Ils doivent, notamment, prendre « les mesures tendant à limiter autant que possible [...] la pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol ».

La convention de Londres (OPRC)⁸²³ a pour objectif l'adoption de mesures de réaction d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures et inclut les unités au large. Son article 2 al. 4 stipule qu'il faut entendre par unité au large « toute installation ou tout ouvrage au large,

⁸¹⁸ « Un risque industriel majeur est un évènement accidentel mettant en jeu des produits ou des procédés dangereux employés au sein d'un site industriel ». [en ligne] <<http://www.seine-maritime.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Securite-et-Defense>>, consulté le 23 avril 2013.

⁸¹⁹ Le cadre communautaire des activités industrielles est la *Directive 2012/18/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, modifiant puis abrogeant la directive 96/82/CE du Conseil*, JOUE n° L 197, pp. 1-37, dite SEVESO III, non transposée en droit interne.

⁸²⁰ PATIN S., *Environmental impact of the offshore oil and gas industry*, EcoMonitor Publishing East Northport, New-York, 1999.

⁸²¹ *Loc. cit.*

⁸²² [en ligne] <<http://www.uncsd2012.org@thefuturewewant.html>>, consulté le 23 avril 2013.

⁸²³ Nations Unies, Recueil des traités, volume 1891, n° I-32194, *Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures*, Londres, 30 novembre 1990.

fixe ou flottant, menant des activités de prospection, d'exploitation ou de production gazière ou pétrolière, ou de chargement ou de déchargement d'hydrocarbures ».

335 De même qu'aucune convention internationale n'est dédiée à la pollution offshore, aucune convention régionale n'aborde ce sujet à titre principal.

La convention OSPAR⁸²⁴ est une synthèse des conventions d'Oslo et de Paris mais va plus loin en incluant toutes les sources telluriques et les immersions et incinérations à partir de navires, aéronefs ou installations en mer. Cette convention aborde la pollution offshore dans son annexe III et a pour objectif de prévenir et éliminer la pollution offshore dans l'Atlantique Nord-Est.

La convention d'Helsinki⁸²⁵ est similaire, dans ses principes, à celle d'OSPAR. Sa première version de 1974 a servi de modèle pour l'élaboration de la convention de Barcelone⁸²⁶.

L'article 7 de cette dernière impose aux Parties contractantes de prendre « toutes mesure appropriées pour prévenir, réduire et combattre la pollution [...] résultant de l'exploitation et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol ». La force de cette convention réside dans ses protocoles additionnels que les signataires peuvent signer en même temps que la convention-cadre ou ultérieurement. Parmi ces protocoles, figure celui relatif à l'exploitation du plateau continental, du fond et du sous-sol de la mer Méditerranée, entré en vigueur le 24 mars 2011. Bien qu'ayant une ambition certaine, ce protocole semble en sommeil. En effet, la déclaration de Catane⁸²⁷ reprenant les recommandations des Parties contractantes à la convention, réunies du 11 au 14 novembre 2003, n'en fait plus mention. Quand on connaît les réserves potentielles de gaz de la mer Méditerranée, estimées à 122 milliards de mètres cubes⁸²⁸, d'aucuns estiment, sans doute

⁸²⁴ Nations Unies, Recueil des traités, volume 2354, n° I-42279, *Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est*, Paris, 22 septembre 1992.

⁸²⁵ *Loc. cit.*

⁸²⁶ *Ibid.*

⁸²⁷ PAM/PNUE, *Déclaration de Catane*, UNEP(DEC)/MED IG.15/11-Annexe V, novembre 2003.

⁸²⁸ USGS, *Natural Gas Potential Assessed in Eastern Mediterranean*, 4 août 2010, [en ligne] <<http://www.usgs.gov/newsroom/article.asp?ID=2435>>, consulté le 12 novembre 2012.

hâtivement, que l'architecture de la convention de Barcelone est remise en cause et qu'elle n'est plus à même de protéger la mer Méditerranée et ses riverains⁸²⁹.

336 L'absence de convention propre aux plates-formes offshore⁸³⁰, qu'elles soient assimilées ou non à des navires, est la conséquence de la méthode de travail adoptée lors de l'élaboration d'une convention internationale sur les engins mobiles offshore. La position préconisée par la troisième conférence de la mer⁸³¹ était de distinguer les engins en question en fonction de leur situation, phase opérationnelle ou phase de transport, et non de rechercher un statut général s'appliquant indistinctement de la situation des engins. Cette préconisation n'a pas été suivie d'effets⁸³² puisque le *Rio Draft*, le projet de convention élaboré en 1977 par le CMI⁸³³ et qui était propice aux installations offshore sans distinguer leur situation, n'a pas été adopté.

De 1994 à 2004, plusieurs projets⁸³⁴, dont le *Sydney Draft*⁸³⁵ ne faisant toujours pas la distinction entre les phases opérationnelles et les phases non-opérationnelles, ont été à nouveau proposés par le CMI et le CMLA. Lors de la conférence du CMI à Vancouver, en 2004, l'OMI a souligné le peu d'intérêt que ce texte présentait⁸³⁶.

⁸²⁹ RAFTOPOULOS E., *Sustainable Governance of Offshore Oil and Gas Development in the Mediterranean : Revitalizing the Dormant Mediterranean Offshore Protocol*, Mepielan Centre, 2010, Athènes, [en ligne] <<http://www.mepielan-ebulletin.gr/default.aspx?pid=18&CategoryId=4&ArticleId=29&Article=Sustainable-Gouvernance-of-Offshore-Oil-and-Gas-Development-in-the-Mediterranean:-Revitalizing-the-Dormant-Mediterranean-Offshore-Protocol>>, consulté le 12 novembre 2012.

⁸³⁰ Pour un rappel des conventions internationales et régionales : CHABASSON L., *Offshore oil exploitation, a new frontier for international environmental law*, Working Papers 11/11, IDDRI, Paris, 2011.

⁸³¹ ROSTAIN G., *Le déplacement des plates-formes de forage*, 1987, Paris II (Panthéon - Assas), p. 43 : « Lorsque la troisième conférence de la mer a organisé le statut de la mer en trois dimensions, il a été précisé que les engins offshore et les îles artificielles subiraient une réglementation en fonction de leur situation. »

⁸³² *Ibid.*

⁸³³ CMI, *Draft Convention on Offshore Mobile Craft*, IMO Doc. LEG/34/6(b), 1977, Rio.

⁸³⁴ FRAWLEY N. H., SHARPE W. M., JOY J. L., *The Origins of the CMLA Draft Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures Used in the Exploration for and Exploitation of Petroleum and Seabed Mineral Resources*, CMI News Letter, 1, Janvier/Avril 2004, [en ligne] <<http://comitemaritime.org/Uploads/Newsletters/2004/Binder1.pdf>>, consulté le 30 octobre 2012.

⁸³⁵ Draft Convention on Offshore Mobile Craft 1994.

⁸³⁶ ROCHETTE J., « *Towards an international regulation of offshore oil exploitation* », *Report of the experts workshop held at the Paris Oceanographic Institute on 30 March 2012*, Working Papers n° 15/12, IDDRI, Paris, 2012, p. 8.

337 La qualification des installations pétrolières en mer⁸³⁷ n'est pas la même que l'on soit en phase opérationnelle⁸³⁸ (2) ou non⁸³⁹ (1). En effet, les règles relatives à leur transport différent de celles relatives à leurs activités industrielles, ce qui justifie leur statut hybride. Il est donc nécessaire, comme l'avait suggéré la troisième conférence de la mer, de distinguer ces phases.

1) En-dehors de la phase opérationnelle

338 Les installations offshore sont, en l'espèce, en cours d'acheminement vers leur site d'exploration ou d'exploitation ; elles peuvent mener cette opération par leurs propres moyens ou en étant assistées, au sens commun du terme⁸⁴⁰. On peut alors voir en elles des navires, si elles en possèdent toutes les qualités, ou des engins mobiles.

339 Pour être qualifiée de navire, une installation offshore doit posséder certaines qualités évoquées précédemment. Parmi la multitude d'installations existantes, certaines possèdent-elles ces qualités ? Les navires de forage, *FPSO/FSO*, sont des engins flottants, « construits et équipés pour la navigation maritime de commerce »⁸⁴¹. Caractéristique essentielle, ils sont autonomes : ils possèdent un moyen de propulsion et de direction et sont aptes à affronter les périls de la mer.

Les plates-formes semi-submersibles, à positionnement dynamique ou non, remplissent le critère d'autonomie lorsqu'elles possèdent des propulseurs leur permettant de se déplacer seules. Elles sont, alors, qualifiées de navire. En l'absence de propulseurs, elles perdent cette autonomie et ne sont plus des navires.

En tant que navires, ces plates-formes se voient appliquer le droit maritime dans son intégralité : la loi du pavillon, les conventions *SOLAS*, *MARPOL*, les limitations de

⁸³⁷ Cette question est ancienne. A titre d'exemple : RÉMOND M., « Exploration et exploitation du pétrole en mer », 1967, Université de Paris - Faculté de droit et des sciences économiques, pp. 262-264.

⁸³⁸ Nous entendons par phase opérationnelle les opérations de forage, d'exploration, de production, de stockage et de traitement des hydrocarbures et de gaz.

⁸³⁹ VIALARD A., *Droit maritime, op. cit.* p. 252, *supra* notre note 547 : « Généralisant une distinction proposée par la doctrine, il devrait être possible de construire un régime mixte aux plates-formes pétrolières tenant à leur caractère hybride de bâtiment de mer d'une part et d'engin d'exploitation minière d'autre part ».

⁸⁴⁰ Assister : du latin *assistere* « se tenir auprès », porter aide ou secours à quelqu'un, le seconder, Petit Larousse grand format, 2002, p. 92.

⁸⁴¹ Art. L 5000-2 C. transp.

responsabilité... L'OMI leur a consacré un recueil, celui des règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large (Recueil *MODU*)⁸⁴². Comme stipulé à l'article 1-3.40 du chapitre 1, ce recueil ne s'applique qu'aux navires⁸⁴³.

340 Les autres installations, que ce soit les plates-formes fixes ou autoélévatrices, les structures souples et à lignes tendues, comme les *SPAR* et les *TLP*, ne réunissent pas les conditions requises pour être qualifiées de navires. Les deux premières ne possèdent aucun moyen de propulsion ni de direction et sont remorquées ou chargées sur des navires. Les deux dernières sont remorquées sur site et ne possède aucune autonomie. Dès lors, qu'elle est leur qualification ?

341 Il n'est possible de qualifier aucune d'entre elles d'engins mobiles. Concernant celles qui sont chargées, elles ne peuvent être considérées que comme des marchandises transportées par voie maritime et relèvent donc des conventions internationales idoines.

342 En ce qui concerne celles qui sont remorquées, leur flottabilité est incontestable. En outre, leur fonction première est d'explorer ou d'exploiter le sous-sol marin. Ce sont donc des engins flottants qui opèrent en mer. Cette définition est celle du bâtiment de mer⁸⁴⁴. Elle présente un triple intérêt.

Si elle était retenue, elle permettrait, tout d'abord, de sortir les plates-formes, qui ne sont pas qualifiées de navires, du flou juridique qui est actuellement le leur⁸⁴⁵ et de leur attribuer une qualification claire d'où découlera le régime juridique qui leur serait applicable.

Elle permettrait ensuite d'appliquer le droit maritime à ces engins ; à la condition de ne pas remettre en cause le principe de réparation intégrale des préjudices⁸⁴⁶. Cela va dans le sens d'une évolution du droit maritime qui n'est plus le droit des seuls navires et rejoint également

⁸⁴² OMI, Résolution A.1023(26) : *Recueil des règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large* (Recueil MODU), 2 décembre 2009.

⁸⁴³ Recueil MODU 2009, chapitre 1, article 1.3.40 : « Une unité mobile de forage au large ou unité est un navire capable d'effectuer des opérations de forage ayant pour but d'explorer ou d'exploiter les ressources du sous-sol marin, comme les hydrocarbures liquides ou gazeux, le soufre ou le sel. »

⁸⁴⁴ RODIERE R., *Navire et navigation maritime*, loc. cit., supra notre note 788.

⁸⁴⁵ BEURIER J.P. « Droit de l'exploitation pétrolière », BEURIER J.P. (ss dir.), *Droits maritimes*, Dalloz, Collection Dalloz Action, 2008, p.1090.

⁸⁴⁶ DELEBECQUE P., PANSIER F-J., *Droit des obligations - Responsabilité civile - Délit et quasi-délit*, loc. cit., supra notre note 792.

la position des auteurs souhaitant une réforme de ce droit afin de l'adapter aux exigences grandissantes de la responsabilité civile en matière environnementale⁸⁴⁷.

Cette notion de bâtiment de mer conforterait enfin le droit maritime dans sa volonté de réaffirmer sa légitimité en matière de protection de l'environnement.

343 La logique d'une application partielle du droit maritime aux bâtiments de mer est celle qui prévaut dans le code maritime norvégien de 1994 amendé⁸⁴⁸. En effet, la section 507 du chapitre 21 stipule que les plates-formes ne pouvant être qualifiées de navires y seront assimilées et se verront appliquer le droit maritime pour les points suivants : l'immatriculation (section 2), les privilèges (section 3), les saisies (section 4), le rôle du capitaine (section 6), ainsi que partiellement les responsabilités et limitations de responsabilité, (sections 7, 8 et 9), l'assistance (section 16) et les avaries communes (section 17).

La section 51 stipule toutefois que le droit maritime ne pourra s'appliquer à des demandes relatives à une pollution marine causée par ces plates-formes⁸⁴⁹. Cela permet de déroger au principe de limitation de responsabilité du droit maritime. On peut penser que si le droit maritime ne posait plus de limites aux réparations pour les dommages

⁸⁴⁷ Pour s'en convaincre : RETAILLEAU B., *Proposition de loi visant à inscrire la notion de préjudice écologique dans le code civil*, Sénat, n° 546, 23 mai 2012, [en ligne] <<http://www.senat.fr/leg/pp11-546.htm>>, consulté le 27 octobre 2012.

« Article unique : ① Au livre III du code civil, après l'article 1382, il est inséré un article 1382-1 ainsi rédigé : " ② Art. 1382-1 – Tout fait quelconque de l'homme qui cause un dommage à l'environnement, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer. ③ La réparation du dommage à l'environnement s'effectue prioritairement en nature " ».

La proposition de loi a fait l'objet d'amendements aboutissant, le 17 avril 2013, à la proposition suivante :

« Article unique : Après le titre IV *bis* du livre III du code civil, il est inséré un titre IV *ter* ainsi rédigé :

Titre IV TER – De la responsabilité du fait des atteintes à l'environnement.

Article 1386-19 - Toute personne qui cause un dommage à l'environnement est tenue de le réparer.

Article 1386-20 – La réparation du dommage à l'environnement s'effectue prioritairement en nature. Lorsque la réparation en nature du dommage n'est pas possible, la réparation se traduit par une compensation financière versée à l'État ou à un organisme désigné par lui et affectée, dans les conditions prévues par un décret en Conseil d'État, à la protection de l'environnement.

Article 1386-21 – Les dépenses exposées pour prévenir la réalisation imminente d'un dommage, en éviter l'aggravation, ou en réduire les conséquences, peuvent donner lieu au versement de dommages et intérêts, dès lors qu'elles ont été utilement engagées ».

⁸⁴⁸ *Code maritime norvégien*, 24 juin 1994, Act 26 mars 2010 n° 10.

⁸⁴⁹ *Ibid.*, section 51 : « Claims [...] do not establish maritime liens if the damage results from pollution occurring while a ship of the type mentioned in the first paragraph of Section 4 is being used for exploration for or exploitation of offshore resources ».

Traduction libre :

« Les réclamations n'établissent pas de privilège maritime si le dommage résulte d'une pollution survenue lorsque le navire appartenant à aux catégories mentionnées au premier paragraphe de la section 4 était en phase d'exploration ou d'exploitation de ressources du sous-sol marin ».

environnementaux, le législateur norvégien, comme ceux des autres États, le rendrait intégralement applicable aux plates-formes flottantes.

344 Les considérations exposées ci-dessus n'ont plus lieu d'être une fois la plate-forme en phase opérationnelle, sa nature n'étant plus la même et le droit de l'État côtier prenant le pas sur celui de l'État du pavillon.

2) Pendant la phase opérationnelle

345 Une fois la phase opérationnelle débutée, et quelle que soit leur qualification, les plates-formes pétrolières n'ont plus à se mouvoir ou être transportées d'un point à un autre. Elles sont soit posées, soit ancrées au sol marin, soit maintenues en position par liaison satellitaire (positionnement dynamique) et restent de ce fait en contact avec le sol. Cela vaut également pour les engins à positionnement dynamique qui sont reliés au sol par un *riser*⁸⁵⁰.

On ne peut plus parler de navigation, ni de transport. La nature de ces engins change dès lors que change leur fonction. C'est pourquoi, une fois stables et en action, les plates-formes bénéficient de zones de sécurité⁸⁵¹ signalées sur les cartes marines et dans lesquelles

⁸⁵⁰ MOUREAU M., BRACE G., *Dictionnaire du pétrole et autres sources d'énergies*, 4^{ème} éd., Technip, 2008, p. 461 : « canalisation dans laquelle les fluides s'écoulent dans un mouvement ascendant - tube reliant le fond à la surface dans un forage sous-marin ».

⁸⁵¹ BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit. p. 177, supra notre note 240.

les navires ont interdiction de pénétrer⁸⁵².

346 Afin de se convaincre définitivement qu'en phase opérationnelle les plates-formes offshore changent de nature juridique, il suffit de se référer aux articles 56 et 77 CNUDM. Le premier stipule que l'État côtier a, dans sa ZEE, « des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation [...] des fonds marins et de leur sous-sol » et a « juridiction [...] en ce qui concerne i) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages ; ii) la recherche scientifique marine ; iii) la protection et la préservation de l'environnement marin ». Pour sa part, l'article 77 donne à l'État côtier des « droits souverains sur le plateau

⁸⁵² CNUDM, article 60 §4: « L'État côtier peut, si nécessaire, établir autour de ces îles artificielles, installations ou ouvrages des zones de sécurité de dimension raisonnable dans lesquelles il peut prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité de la navigation comme celle des îles artificielles, installations et ouvrages ».

Article 60 §5 : « L'État côtier fixe la largeur des zones de sécurité compte tenu des normes internationales applicables. Ces zones de sécurité sont conçues de manière à répondre raisonnablement à la nature et aux fonctions des îles artificielles, installations et ouvrages et elles ne peuvent s'étendre sur une distance de plus de 500 mètres autour des îles artificielles, installations ou ouvrages, mesurés à partir de chaque point de leur bord extérieur, sauf dérogation autorisée par les normes internationales généralement acceptées ou recommandées par l'organisation internationale compétente. L'étendue des zones de sécurité est dûment notifiée ».

Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, JORF, 31 décembre 1968, p. 12404, article 4 : « Il peut être établi autour des installations et dispositifs définis à l'article 3 une zone de sécurité s'étendant jusqu'à une distance de 500 mètres à partir de chaque point du bord extérieur de ces installations et dispositifs. Il est interdit de pénétrer sans autorisation, par quelque moyen que ce soit, dans cette zone, pour des raisons étrangères aux opérations d'exploration ou d'exploitation ».

Petroleum Act (britannique) 1987 c. 12, 9 avril 1987, Part III, Section 21 §5 : « A safety zone established by subsection (1) shall extend to every point within 500 metres of any part of the installation ».

Traduction libre :

« Une zone de sécurité établie par le paragraphe (1) s'étendra à tous les points à moins de 500 mètres de toute partie de l'installation ».

Article 23 §2 : « If a vessel enters or remains in safety zone in contravention of subsection (1) then, subject to subsection (3), its owner and its master shall each be guilty of an offence and liable –

- a) on summary conviction, to a fine not exceeding the statutory maximum ;
- b) on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding two years or to a fine or to both.

Traduction libre :

« Si un navire pénètre ou demeure dans une zone de sécurité en contravention avec la sous-section (1), sous réserve du paragraphe (3), son propriétaire et son capitaine seront l'un et l'autre reconnus coupables d'une infraction et passibles –

- a) sur déclaration sommaire de responsabilité, d'une amende ne pouvant excéder le maximum légal ;
- b) sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'une peine d'emprisonnement ne pouvant excéder deux ans ou d'une amende ou des deux ».

continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles »⁸⁵³. Les plates-formes pétrolières en exploitation ne dépendent plus de l'État du pavillon mais de l'État côtier⁸⁵⁴.

347 Il revient, donc, à l'État côtier de définir ce qu'il entend par installation pétrolière afin de la qualifier et lui attribuer un régime. La Directive 94/22/CE⁸⁵⁵ confirme que ces installations relèvent des droits nationaux⁸⁵⁶.

348 La législation française soumet les plates-formes, pétrolières et gazières, au droit minier à savoir les articles L. 123-1⁸⁵⁷ et suivants du nouveau code minier en ce qui concerne la recherche de substance minérale ou fossile sur le plateau continental ainsi que la ZEE ; les articles L. 133-1⁸⁵⁸ et suivants qui traitent du droit d'exploiter.

⁸⁵³ Ces droits souverains ne sont que fonctionnels ; ils accordent des droits et des titres de juridiction aux États côtiers et des droits et libertés aux autres États. Les droits souverains ne se confondent pas avec la souveraineté. C'est pourquoi la ZEE d'un État ne peut être considérée comme zone de souveraineté. Pour illustration : *Délimitation de la frontière maritime entre la Guinée et la Guinée Bissau*, S.A., 14 février 1985, R.G.D.I.P. 1985, p. 484. Pour de plus amples développements : DAILLIER P., FORTEAU M., QUOC DINH N., PELLET A., *Droit international public, op. cit.*, p. 1317 et suiv., *supra* notre note 259 ; PANCRACIO J.P., *Droit de la mer, op. cit.*, p. 16, *supra* notre note 314.

⁸⁵⁴ BEURIER J. P., « Droit de l'exploitation pétrolière », *op. cit.*, p. 1091, *supra* notre note 845 : « l'État côtier a juridiction exclusive sur les îles artificielles, installations et ouvrages y compris en matière de lois et règlement douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité et d'immigration ».

⁸⁵⁵ *Directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil, du 30 mai 1994, sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures*, JOCE n° L 164 du 30 juin 1994, pp. 0003-0008.

⁸⁵⁶ *Directive 94/22 CEE du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 1994 relative aux conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter, d'explorer et d'extraire des hydrocarbures, op. cit.*, article 6.2, *supra* notre note 344 : « Les États membres peuvent imposer des conditions et exigences concernant l'exercice d'activités visées à l'article 2 paragraphe 1, pour autant qu'elles soient justifiées par des considérations de sécurité nationale, d'ordre public, de santé publique, de sécurité des transports, de protection de l'environnement, de protection des ressources biologiques ».

⁸⁵⁷ Article L. 123-1 C. min. (nouveau) : « [...] la recherche et le transport par canalisation de l'ensemble des substances minérales ou fossiles contenues dans le sous-sol du plateau continental [...] ou dans le fond de la mer et le sous-sol de la zone économique dite "exclusive" [...] sont soumis au régime applicable en vertu du présent livre aux substances de mine ».

⁸⁵⁸ Article L. 131-1 C. min. (nouveau) : « [...] l'exploitation et le transport par canalisations de l'ensemble des substances minérales ou fossiles contenues dans le sous-sol du plateau continental [...] ou dans le fond de la mer et le sous-sol de la zone économique dite "exclusive" [...] sont soumis au régime applicable en vertu du présent livre aux substances de mine ».

Afin de connaître la définition française des « installations et ouvrages », il faut se tourner vers la loi du 30 décembre 1968⁸⁵⁹ et particulièrement son article 3⁸⁶⁰. Il y est fait mention de « plates-formes et autres engins d'exploration ou d'exploitation » et de « bâtiments de mer ». Se trouve ainsi confirmée l'autorité de l'État côtier sur les plates-formes au cours de leur exploitation, qu'elles soient engins d'exploration ou d'exploitation ou bâtiments de mer.

349 Comment la Norvège, État côtier intéressé au premier chef par cette problématique, définit-elle une installation pétrolière ? Selon le *Petroleum act* norvégien, il s'agit d'une structure engagée dans une activité pétrolière⁸⁶¹, celle-ci étant une activité en lien avec l'exploitation, l'exploration ou le transport d'hydrocarbures sous-marins⁸⁶².

A contrario, en dehors de toute activité pétrolière, une installation pétrolière retrouvera sa qualification « maritime » : navire, bâtiment de mer ou engin mobile...

Le critère de qualification de l'installation est la fonction et non la nature de celle-ci. Ainsi, pour connaître le régime applicable en cas de sinistre, le régime pétrolier ou celui du pavillon, il faudra vérifier, au cas par cas, si la fonction pétrolière est en cause.

350 Il relève, donc, de la responsabilité des États côtiers de gérer l'exploitation de leur plateau continental. On constate à ce sujet qu'en l'absence de convention internationale, les

⁸⁵⁹ Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, *loc. cit.*, *supra* notre note 853.

À rapprocher de la Loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République JORF, 18 juillet 1976, p. 4299.

⁸⁶⁰ Article 3 : « L'expression "installations et dispositifs" désigne, au sens de la présente loi :

1° Les plates-formes et autres engins d'exploration ou d'exploitation ainsi que leurs annexes ;

2° Les bâtiments de mer qui participent directement aux opérations d'exploration ou d'exploitation ».

⁸⁶¹ *Petroleum Act*, Act 29 novembre 1996 n° 72 relatif aux activités pétrolières, section 1-6 d) : « facility, installation, plant and other equipment for petroleum activities, however not supply and support vessels or ships that transport petroleum in bulk. Facility also comprises pipelines and cable unless otherwise provided ».

Traduction libre :

« équipement, installation, matériel et équipement pour les activités pétrolières, mais pas les bâtiments ravitailleurs et de soutien ou les navires qui transportent des hydrocarbures dans leurs soutes. Equipement comprend également les pipelines et les câbles sauf disposition contraire ».

⁸⁶² *Ibid.*, section 1-6 c) : « petroleum activity, all activities associated with subsea petroleum deposits, including exploration, exploration drilling, production, transportation, utilisation and decommissioning, including planning of such activities, but not including, however, transport of petroleum in bulk ».

Traduction libre :

« activité pétrolière, toutes activités en lien avec des gisement pétrolifères sous-marins, incluant l'exploration, les forages d'exploration, la production, le transport, l'utilisation et la mise hors service, incluant la préparation de telles activités, mais sans inclure, cependant, le transport de pétrole dans les soutes ».

législations de ces États sont disparates, disparité qui se retrouve au sein même de ces législations entre droit maritime et droit pétrolier⁸⁶³.

351 A l'échelle de l'Union, il existe des directives européennes concernant les personnels travaillant sur de telles installations⁸⁶⁴ ; certaines traitent de la sécurité des équipements⁸⁶⁵, d'autres réglementent les autorisations de prospection et d'exploitation⁸⁶⁶, mais aucune n'est propre à l'offshore. Cette situation devrait perdurer. En effet, dans sa communication du 12 octobre 2010⁸⁶⁷ intitulée « Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore », la Commission a fait part de son intention « d'apporter à la directive sur la responsabilité environnementale des modifications couvrant les dommages et intérêts environnementaux infligés à toutes les eaux marines au sens de la directive-cadre 'stratégie pour le milieu marin'⁸⁶⁸. [...] L'applicabilité aux marées noires de la directive-cadre sur les déchets sera l'une des questions abordées par un document sur l'interprétation de cette directive »⁸⁶⁹.

352 Cette logique se retrouve dans la proposition de règlement du 27 octobre 2011 « relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer »⁸⁷⁰. Si la Commission européenne rappelle, à juste titre, qu'il n'existe aucune uniformité dans la gestion des risques liés aux activités pétrolières et gazières et si elle admet

⁸⁶³ BARRETT B., HINDLEY B., HOWELLS R., *Safety in the Offshore Petroleum Industry: The Law and Practice for Management*, Londres, Kogan Page, 1987, p. 57.

⁸⁶⁴ Directive 92/91/CEE du Conseil, du 3 novembre 1992, concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs des industries extractives par forage, modifiée par la directive 2007/30/CE, du 20 juin 2007, JOCE n° L 348 du 28 novembre 1992, pp. 9-24.

⁸⁶⁵ Directive 94/9/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 mars 1994, concernant le rapprochement des législations des Etats membres pour les appareils et les systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphères explosibles, modifiée par le règlement (CE) 1882/2003, du 29 septembre 2003, JOCE n° L 100 du 19 avril 1994, pp. 1-29.

⁸⁶⁶ Directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil, du 30 mai 1994, *loc. cit.*, supra notre note 349.

⁸⁶⁷ COM(2010) 560 final du 12 octobre 2010 : Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil. Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore.

⁸⁶⁸ Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 2008, établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre "stratégie pour le milieu marin", JOUE n° L 164 du 25 juin 2008, pp. 19-40.

⁸⁶⁹ COM(2010) 560 final, *op. cit.*, p. 9, supra notre note 867.

⁸⁷⁰ COM(2011) 688 final du 27 octobre 2011 : Proposition du Parlement européen et du Conseil relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer.

que le cadre juridique n'est pas efficace en cas d'accident (en terme d'intervention et de responsabilité⁸⁷¹), elle estime qu'un texte *ad hoc* n'est pas nécessaire. Il existe, en effet, plusieurs textes en vigueur qui pourront, partiellement, s'appliquer au secteur offshore. Ces textes sont : la directive 2004/35/CE⁸⁷² sur la responsabilité environnementale ; la directive 85/337/CEE⁸⁷³ sur l'évaluation des incidences sur l'environnement ; la directive 2008/98/CE⁸⁷⁴ sur la réglementation des déchets ; la directive 92/91/CEE⁸⁷⁵ sur la santé et la sécurité des travailleurs au travail ; la directive 96/82/CE⁸⁷⁶ sur les risques industriels majeurs ; la directive 94/22/CE⁸⁷⁷ sur l'octroi d'autorisations de prospection, d'exploration et de production, ainsi que les dispositifs d'urgence (mécanisme de protection civile de l'Union et centre de suivi et d'information⁸⁷⁸, Agence européenne pour la sécurité maritime⁸⁷⁹).

353 Les textes les plus significatifs étant les directives 2004/35/CE et 2008/98/CE, la Commission a proposé de les adapter afin qu'elles puissent s'appliquer au secteur offshore⁸⁸⁰.

⁸⁷¹ *Ibid.*, p. 2.

⁸⁷² Directive 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, JOCE L 143, 21 avril 2004, pp. 56-75.

⁸⁷³ Directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, JOCE n° L 175, pp. 40-48.

⁸⁷⁴ Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives, JOUE n° L 312, 22 novembre 2008, pp. 3-30.

⁸⁷⁵ Directive 92/91/CEE du Conseil, du 3 novembre 1992, concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs des industries extractives par forage, modifiée par la directive 2007/30/CE, du 20 juin 2007, *loc. cit.*, *supra* notre note 864.

⁸⁷⁶ Directive 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, JOCE L 010, 14 janvier 1997, pp. 13-33.

⁸⁷⁷ Directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil, du 30 mai 1994, sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures, *loc. cit.*, *supra* notre note 349.

⁸⁷⁸ Décision 2007/779/CE, Euratom du Conseil du 8 novembre 2007 instituant un mécanisme communautaire de protection civile, *loc. cit.*, *supra* notre note 150.

⁸⁷⁹ Règlement (CE) 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2002, instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime, JOCE n° L 208, pp. 1-9.

⁸⁸⁰ COM(2011) 688 final du 27 octobre 2011 : Proposition du Parlement européen et du Conseil relatif à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer, *op. cit.*, p. 4, *supra* notre note 369 : « i. La présente proposition vise à élargir l'applicabilité territoriale de la directive sur la responsabilité environnementale, qui est actuellement limitée au littoral et à la mer territoriale en ce qui concerne les dommages affectant les eaux, de manière à couvrir également toutes les eaux marines dans le ressort des États membres ».

Cette adaptation sera limitée en ce qui concerne la directive sur les déchets car, comme le rappelle la Commission, celle-ci « s'applique pleinement aux marées noires, ainsi que l'a affirmé la Cour de justice de l'UE. La fuite de pétrole s'échappant d'une installation en mer est donc couverte par la définition des déchets applicables dans l'Union européenne, ce qui soumet le pollueur à l'obligation de dépolluer »⁸⁸¹.

354 Ainsi pour la Commission, ces textes ont vocation à s'appliquer au milieu marin ; bien que certains auteurs⁸⁸² les jugent inadaptés à un milieu si spécifique. Nous reviendrons sur la question de l'inadaptation, pour nous réelle, du droit commun de l'environnement à la protection de l'environnement marin ; nous pouvons, néanmoins, nous interroger, dès à présent, sur les motivations qui ont poussé la Commission à adapter des textes existants plutôt que de tenir compte des spécificités du secteur offshore pour élaborer un texte idoine.

Une proposition de directive a bien été établie, qui permet à certains d'affirmer que « Le choix a été fait d'une nouvelle législation plutôt que d'une adaptation de celle existante »⁸⁸³. Cette proposition n'est cependant novatrice qu'en apparence : elle comble un vide, mais en adaptant partiellement des textes existants. Si des avancées sont à noter⁸⁸⁴, les principes des directives qui inspirent le texte proposé contredisent ceux du droit maritime⁸⁸⁵.

355 Alors que la proposition de directive de la Commission européenne ne modifiait pas le rôle de l'AESM, un accord informel, conclu le 12 avril 2012 entre le Parlement européen et la présidence danoise a prévu de doter l'agence de nouveaux pouvoirs⁸⁸⁶. Afin de renforcer la

⁸⁸¹ *Ibid.*

⁸⁸² GRELLET L., *Sommes-nous armés en Europe face à un accident majeur d'installations pétrolières ou gazières en mer ?*, DMF 2012, 734.

⁸⁸³ BEALL J., FERETTI A., *De la gestion préventive des risques environnementaux : la sécurité des plateformes pétrolières en mer*, CESE, section de l'environnement, 2012, p. 17.

⁸⁸⁴ « Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE », JOUE n° L 197, pp. 66-36. Cette directive impose :

- des conditions plus strictes de délivrance des permis aux industries ;
- une gestion des risques et une gestion de crise s'inspirant des *safety case* ;
- une plus grande transparence et un partage de l'information accru grâce à des rapports sur la sécurité et les incidences sur l'environnement des activités pétrolières et gazières.

⁸⁸⁵ *Infra*, titre 2, chapitre 2, sous-section 2.

⁸⁸⁶ [en ligne] < <http://www.europarl.europa.eu/news/fr/pressroom/content/20120410IPR42649/html/Renforcer-l'Agence-européenne-de-sécurité-maritime>>, consulté le 16 avril 2012.

coopération contre la piraterie, prévenir la pollution maritime, améliorer la formation des gens de mer et aider à mettre en place un espace maritime européen sans barrières, les fonctions de l'AESM seraient étendues et consisteraient, essentiellement, en une assistance technique à la Commission et aux États membres.

356 En l'absence de convention internationale, la qualification des installations pétrolières et gazières dépend des législations nationales, ce qui entraîne une disparité nuisible à une prévention des risques et à une recherche des responsabilités efficaces. Nous serions en droit d'espérer qu'un instrument juridique, émanant de l'OMI, voit enfin le jour. Cependant « les discussions en cours dans le cadre de l'OMI ou de l'OSPAR n'aboutiront pas à des progrès rapides 'étant donné que l'autorité globale nécessaire pour stimuler le progrès ou assurer le respect des règles leur fait défaut' »⁸⁸⁷.

La nature ayant horreur du vide, celui-ci est comblé par l'Union européenne⁸⁸⁸ et le droit commun de l'environnement. La preuve en est apportée par l'adoption récente de la Directive 2013/30/UE relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer, modifiant la directive 2004/35/CE. Pour leur part, les industries pétrolières ont élaboré, depuis fort longtemps, des procédures de gestion des risques et de gestion de crise. Autant de méthodologies dont s'inspire, aujourd'hui, l'Union européenne.

⁸⁸⁷ GRELLET L., *Sommes-nous armés en Europe face à un accident majeur d'installations pétrolières ou gazières en mer?*, *op. cit.*, *supra* notre note 381.

⁸⁸⁸ COM(2010) 560 final du 12 octobre 2010 : *Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil. Le défi de la sécurisation des activités pétrolières et gazières offshore*, *op. cit.*, p. 15, *supra* notre note 368 : « Alors que l'impact des accidents en mer ne connaît pas de frontières, le droit international ne couvre que de manière inégale et incomplète la prévention, la planification et la résolution des situations d'urgence. Ainsi, l'une des conventions sur la préparation aux pollutions (NDLR : OPRC) ne porte-t-elle que sur la pollution provenant des navires, mais pas des installations offshore. En outre, aucune convention internationale ne couvre la responsabilité financière découlant de la pollution par hydrocarbures provenant d'installation offshore. L'UE est bien placée pour jouer un rôle clé dans les efforts internationaux visant à renforcer à l'échelon mondial les règles existantes ».

357 La complexité technique et juridique des plates-formes pétrolières n'est plus à démontrer. Les techniques progressent, mais les risques également. L'évolution vers des méthodes de gestion des risques plus sûres ne s'est pas faite sans heurts. Il a fallu attendre la catastrophe de la plate-forme PIPER-ALPHA⁸⁸⁹ pour que la méthode des *safety cases* (A) soit imposée à toutes les plates-formes pétrolières situées dans les eaux britanniques.

358 Cet accroissement de risques soulève la question de la responsabilité pour pollution. Bien que celle-ci soit en principe illimitée, de nombreux facteurs la rendent théorique (B) et difficile à appliquer.

⁸⁸⁹ KEANE K., « Piper Alpha: Aberdeen offshore conference teaching disaster lessons », *BBC*, 17 juin 2013, Aberdeen, [en ligne] <<http://www.bbc.co.uk/news/uk-scotland-north-east-orkney-shetland-22942306>>, consulté le 19 juin 2013.

A) Les *safety cases*⁸⁹⁰

359 La catastrophe de PIPER ALPHA survenue en 1988 fut l'occasion pour la Grande-Bretagne de revisiter sa politique en matière de gestion des risques industriels ; ce qui en fait un cas d'école et a eu notamment pour conséquences une révision de sa politique offshore et la création des *safety Cases* (1) qui mettent en œuvre une méthode fondée sur une approche intégrée et la gestion des risques (2).

1) La genèse des *safety Cases*

360 Le matin du 6 juillet 1988⁸⁹¹, la valve de décompression du compresseur A de la plateforme PIPER-ALPHA a été enlevée pour révision. La pompe a été temporairement scellée avec une plaque de métal. L'ingénieur de service a rempli un formulaire afin de signaler que le compresseur A n'était pas en état de fonctionner et ne devait être mis en marche en aucune circonstance.

A 18h00, trouvant le technicien de service occupé, l'ingénieur ne l'a pas informé des travaux effectués et a porté son formulaire au centre de commande. Ce document a disparu. Or, un autre formulaire indiquait que la révision générale du compresseur A avait été programmée mais n'avait pas encore commencé.

Dans le cas où des plongeurs se trouveraient à proximité de l'admission et pour éviter qu'ils ne soient aspirés avec l'eau de mer, il était obligatoire de commuter en mode manuel le système automatique de lutte contre les incendies. Or, selon la procédure en vigueur sur PIPER ALPHA, les pompes devaient être commutées en mode manuel dès que les plongeurs étaient à l'eau, indépendamment de leur localisation. C'est pour cette raison que le soir du 6 juillet, le système de lutte contre les incendies n'était pas en mode automatique.

⁸⁹⁰ FORD R., « A History of Safety Cases », in *Safety cases: getting there together*, COLLOQUIUM DIGEST- IEE: Safety cases: getting there together, vol. 114, Institution of Electrical Engineers, 1999, pp. 13–35.

⁸⁹¹ CULLEN W.D., *The public inquiry into the PIPER-ALPHA disaster*, HM Stationery Office, Londres, 1990, pp. 43-190.

361 A 21h45, le compresseur B dont dépendait l'alimentation en énergie de l'installation a connu une défaillance. L'absence d'alimentation risquait d'entraîner un collage du foret, engendrant des coûts très importants. Le formulaire indiquant que la révision du compresseur A n'avait pas encore débuté a été trouvé, mais pas celui précisant que la soupape de sécurité du compresseur avait été déposée et remplacée par une simple plaque de métal.

362 A 21h57, le compresseur A a été alimenté. En l'absence de soupape de sécurité, s'est produite une surpression, à laquelle la plaque de métal n'a pas résisté. Le gaz qui s'échappait a pris feu et a produit une explosion. Un technicien a pu actionner l'arrêt d'urgence, coupant les arrivées de gaz et de pétrole.

363 Les murs de la plate-forme étant conçus pour résister aux flammes mais pas aux explosions ; l'incendie s'est rapidement propagé à l'ensemble de la plate-forme, notamment à la salle de commande.

La plate-forme n'étant plus sous contrôle, aucune instruction ou consigne n'a pu être donnée au personnel. Ce dernier s'est donc rassemblé de lui-même sous l'hélicoptère afin d'être évacué par hélicoptère ; ce qui s'est malheureusement avéré impossible à cause des flammes et de la fumée. A 23h50, PIPER ALPHA sombrait en partie en mer, entraînant la mort de cent soixante-sept personnes.

364 Lord Cullen, juge écossais, avait été chargé de déterminer les circonstances de l'accident de la plate-forme PIPER ALPHA. Au fil des investigations, il a entrepris de dépasser le simple cadre de la recherche des causes de l'incident afin d'élaborer des propositions.

C'est ainsi qu'il a défini des objectifs complets et émis cent-six recommandations précises dans le but d'instaurer un nouveau régime amélioré de sécurité. Le premier objectif de l'enquête, le second étant de faire de préconisations, était d'identifier les causes de cette catastrophe⁸⁹². Le rapport Cullen⁸⁹³ en établit six principales :

⁸⁹² Ces causes ont été formalisées et analysées dans trois articles : MOORE W. H., BEA R. G., « Human and Organizational in Operations of Marine Systems », in *Safety and Reliability*, vol. 2, Glasgow, JOMAE, 1993, pp. 21-29 ; PATTE-CORNELL M. E., « Risk Analysis and Risk Management for Offshore Platforms : Lessons from the Piper Alpha Accident », *Journal for Offshore and Mechanics and Arctic Engineering*, vol. 115, 1993, pp. 179-190 ; « Learning from the Piper Alpha Accident : A Post-Mortem Analysis of Technical and Organizational Factors », *Risk Analysis*, vol. 13, 2, 1993, pp. 215-232.

⁸⁹³ CULLEN W.D., *The public inquiry into the PIPER-ALPHA disaster*, loc. cit., supra notre note 386.

- La gestion de la sécurité d'Occidental Petroleum (la compagnie pétrolière en charge de l'opération de la plate-forme) était inadéquate. Le rapport souligne l'absence de fiabilité dans la délivrance des permis de travail (*permits-to-work*⁸⁹⁴).
- Occidental Petroleum n'avait développé aucune culture du risque et n'estimait pas que la sécurité fût un facteur à prendre en compte. Ainsi, les presque-accidents (*nearmisses*) étaient, partiellement, passés sous silence car n'allant pas dans le sens d'une politique du succès.
- La législation en matière de sécurité des installations offshore était trop rigide et trop axée sur les contrôles techniques. Quant aux contrôles effectués par le Département de l'énergie (*DOE*⁸⁹⁵), ils ont été jugés insuffisants⁸⁹⁶ car ils ne prenaient pas en compte la dimension managériale nécessaire au bon fonctionnement de telles structures.
- Les plates-formes étant des structures complexes, élaborées par des ingénieurs pour remplir des opérations délicates, leur gestion aurait dû être, en toute logique, prendre en compte les facteurs humains et managériaux.
- Aucune étude de dangers⁸⁹⁷ n'avait été réalisée par les opérateurs ou les sous-traitants.
- La conception de la plate-forme n'avait pas correctement intégré l'implantation des quartiers d'habitation, des zones de refuge et des passages d'évacuation. Pire encore, la

⁸⁹⁴ Le système des *permits to work* est un système d'autorisation et de contrôle ayant pour but d'améliorer la sécurité. Certaines tâches nécessitent, avant leur réalisation, la signature d'une autorisation par une personne habilitée. Certaines tâches étant répétitives, de jour comme de nuit, lesdites autorisations doivent être transmises systématiquement aux différentes équipes, CULLEN W.D., « The public inquiry into the PIPER-ALPHA disaster », *op. cit.*, chapitre 11, pp. 191-199, *supra* notre note 392.

⁸⁹⁵ *Department of Energy* : département de l'administration fédérale responsable de la politique énergétique et de la sûreté nucléaire, [en ligne] <<http://www.energy.gov>>

⁸⁹⁶ Les visites n'avaient lieu que tous les deux ans, seulement cinq inspecteurs ayant été affectés à la mer du Nord.

⁸⁹⁷ En droit français, une étude de dangers justifie que le projet permet d'atteindre, dans des conditions économiquement acceptables, un niveau de risque aussi bas que possible, compte tenu des connaissances et des pratiques et de la vulnérabilité de l'environnement de l'installation et des intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 du code de l'environnement. L'étude de dangers est rédigée par l'industriel sous sa responsabilité. Pour de plus amples détails sur les études de dangers et les installations classées : [en ligne] <<http://www.installationsclassées.ecologie.gouv.fr>>, consulté le 13 janvier 2011.

plate-forme ayant été réaménagée après son installation, les quartiers d'habitation et le centre de contrôle principal⁸⁹⁸ avaient été implantés dans des zones sensibles.

365 Le rapport de Lord Cullen a permis de mettre en place un système de gestion de la sécurité sur les plates-formes pétrolières, ce qui a été une première. Ce système sera étendu ultérieurement par l'Union européenne aux installations classées via l'article 9 de la directive 96/82/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses⁸⁹⁹, dite SEVESO II.

On constate, donc, que l'idée selon laquelle la sécurité n'est pas une question uniquement technique et qu'elle doit intégrer un aspect managérial, se généralise et trouve sa justification.

366 Le rapport Cullen ne s'est pas contenté de constater les dysfonctionnements de la plate-forme PIPER APLPHA ; il a également proposé cent six recommandations qui ont toutes été suivies d'effet. Ces recommandations ont abouti aux *Offshore Installations (Safety Case) Regulations*⁹⁰⁰ (OSCR) et ont eu de nombreuses conséquences, dont trois sont à souligner.

367 La première a été le renversement de la charge de la preuve au profit du régulateur. Jusqu'alors, la réglementation étant prescriptive, il revenait au régulateur de démontrer qu'un accident avait pour cause le non-respect de la réglementation par l'opérateur. Il n'était question que de conformité. Il est apparu que la sécurité n'était « ni seulement une question de conformité, ni non plus exclusivement une question technique »⁹⁰¹.

Le régime des *safety cases* a imposé aux opérateurs de démontrer que leur installation ou leur système est sûr, et ce tout au long de sa vie, sous peine de non-délivrance de l'autorisation d'exploiter. Il ne s'agit pas ici d'une obligation de moyens, comme cela était le cas dans la réglementation prescriptive, mais d'une obligation de résultat : peu importe aux autorités les méthodes employées et les procédures mises en place. Ce qui importe est de

⁸⁹⁸ CAMBON J., « Vers une nouvelle méthodologie de mesure de la performance des systèmes de management de la santé-sécurité au travail », 2007, Mine Paris ParisTech, 9 novembre 2007, p. 91.

⁸⁹⁹ Directive 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, *op. cit.*, supra notre note 876.

⁹⁰⁰ UK Health and Safety Executive, *The Offshore Installations (Safety Case) Regulation 1992*, 1992.

⁹⁰¹ LASSAGNE M., « Management des risques, stratégies d'entreprise et réglementation : le cas de l'industrie maritime », Ecole Nationale Supérieure d'Arts et Métiers, Paris, 2004, p. 91.

démontrer que l'installation sera sûre dans le temps et ne causera pas une nouvelle catastrophe⁹⁰².

368 La deuxième conséquence de la réglementation des *safety cases* a concerné les éléments que les opérateurs sont tenus d'apporter à l'appui de leur démonstration. Il leur est demandé que tous les éléments qu'ils fournissent soient vérifiables. Les calculs et bases de données doivent être remis ainsi que le descriptif de tous les moyens prévus pour la mise en œuvre du *safety case*. C'est ce qui ressort de la règle 12 des *OSCR* de 2005⁹⁰³. Cette démarche a le mérite d'être adossée à une exigence factuelle, « Encore faut-il que ladite autorité dispose de toutes les compétences nécessaires pour apprécier la qualité du dispositif qui lui est présenté »⁹⁰⁴.

369 La troisième et dernière conséquence des *OSCR* est l'introduction du concept de tolérance des risques (*tolerability of risk*) repris dans le principe ALARA (Aussi bas que

⁹⁰² KELLY T. P., « Arguing Safety - A Systematic Approach to Managing Safety Cases », Université de York, 1998, p. 22 : « A safety case should present a clear, comprehensive and defensible argument that a system is acceptably safe to operate within a particular context ».

Traduction libre :

« Un *Safety Case* doit présenter une argumentation claire, complète et défendable qu'un système est suffisamment sûr pour opérer dans un contexte particulier ».

⁹⁰³ UK Health and Safety Executive, *The Offshore Installations (Safety Case) Regulations 2005*, 2005, règle 12 : « (1) The duty holder who prepares a safety case pursuant to these Regulations shall, subject to paragraphs (2) and (3), include in the safety case sufficient particulars to demonstrate that—

(a) his management system is adequate to ensure—

(i) that the relevant statutory provisions will, in respect of matters within his control, be complied with; and

(ii) the satisfactory management of arrangements with contractors and sub-contractors;

(b) he has established adequate arrangements for audit and for the making of reports thereof;

(c) all hazards with the potential to cause a major accident have been identified; and

(d) all major accident risks have been evaluated and measures have been, or will be, taken to control those risks to ensure that the relevant statutory provisions will be complied with ».

Traduction libre :

« (1) Le titulaire d'un droit qui prépare un dossier de sûreté conformément au présent règlement, sous réserve des paragraphes (2) et (3), inclut dans le *Safety Case* suffisamment de détails pour démontrer que :

(a) son système de management est adéquat pour assurer –

(i) que les dispositions légales pertinentes, en ce qui concerne les questions relevant de son contrôle, seront être respectées ; et

(ii) la gestion des arrangements avec les entrepreneurs et sous-traitants satisfaisante ;

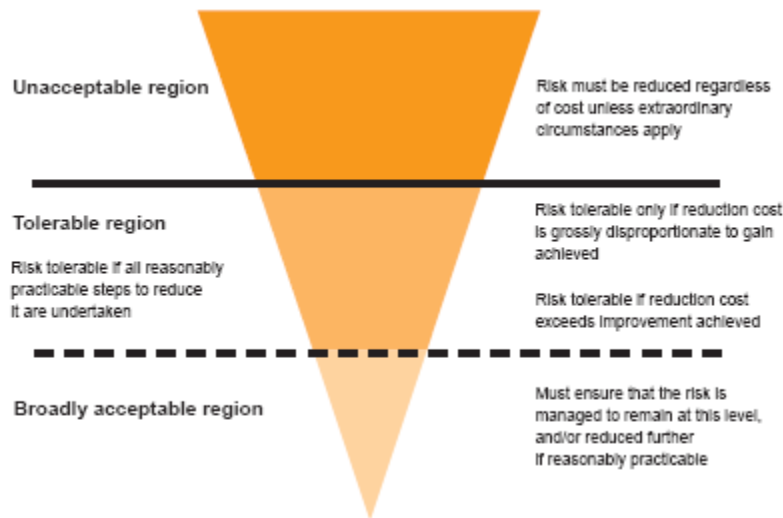
(b) il a mis en place les dispositions nécessaires à la vérification et à la réalisation de leurs rapports;

(c) tous les dangers susceptibles de causer un accident majeur ont été identifiés ; et

(d) tous les risques d'accidents majeurs ont été évalués et des mesures ont été ou seront prises pour contrôler ces risques afin de s'assurer que les dispositions légales pertinentes seront respectées ».

⁹⁰⁴ BEALL J., FERETTI A., *De la gestion préventive des risques environnementaux : la sécurité des plateformes pétrolières en mer*, op. cit., p. 14, supra notre note 883.

raisonnablement possible) ou *ALARP* (*As low as reasonably practicable*)⁹⁰⁵.



4 - Le concept ALARA⁹⁰⁶

370 Ce principe fixe une limite basse et une limite haute correspondant respectivement aux risques acceptables et à ceux qui ne le sont pas⁹⁰⁷, la zone médiane étant la zone *ALARP*. Tout risque situé dans cette zone sera tolérable si ses coûts de réduction ne sont pas disproportionnés au regard des avantages attendus.

Ce principe prend en compte les contraintes économiques de la gestion des risques et soulève, par la même occasion, la question de la conciliation de ces contraintes économiques avec d'autres impératifs, comme ceux de la sauvegarde de la vie humaine et de l'environnement. La raison en est qu'il est très difficile d'en évaluer la valeur monétaire⁹⁰⁸ et statistique⁹⁰⁹, même en admettant que cela soit possible.

⁹⁰⁵ AVEN T., VINNEM J. E., *Risk Management :With Applications from the Offshore Petroleum Industry*, Londres, Springer, Collection «Springer Series in Reliability Engineering», 2007, p. 50.

⁹⁰⁶ Safe Work Australia, *Safety Case: Demonstrating the Adequacy of Safety Management and Control Measures - Guide for Major Hazard Facilities*, 2012.

⁹⁰⁷ HSE, *Reducing Risk, Protecting People: HSE's decision-making process*, Health & Safety Commission, UK, 2001, p. 42.

⁹⁰⁸ Pour plus de plus amples détails sur l'évaluation monétaire de l'environnement : OMI, *Manuel OMI/PNUE sur l'évaluation des dommages causés à l'environnement par les déversements d'hydrocarbures en mer et la restauration du milieu*, Édition de 2009, IMO Publishing, 2009.

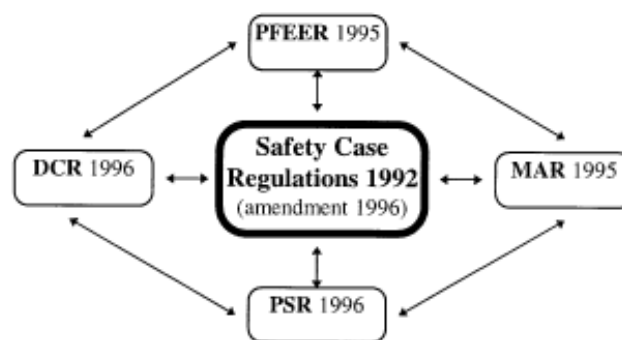
⁹⁰⁹ Pour plus de plus amples détails sur l'évaluation statistique de la vie humaine : DIONNE G., LEBEAU M., « Le calcul de la valeur statistique d'une vie humaine », *L'actualité économique*, vol. 86, n° 4, 2010, pp. 487-530.

2) L'approche intégrée des safety cases

371 Le format des *safety cases* avait été préconisé en 1972 par Lord Robens⁹¹⁰ qui avait souligné la nécessité pour l'industrie offshore, de s'autoréguler et avait critiqué l'approche prescriptive.

La caractéristique principale de cette nouvelle réglementation que sont les *safety cases* est précisément son absence de caractère prescriptif. Les objectifs de sécurité sont élevés mais les moyens sont laissés à l'appréciation de l'opérateur du fait des spécificités des risques liés à l'exploitation d'une installation offshore.

372 Le concept de *safety cases* est issu des principes développés pour faire face à des systèmes ou des installations pour lesquels il existe peu de retour d'expérience. Il s'inscrit dans un ensemble de normes⁹¹¹ dont il est le cœur (schéma 5).



5 - Relations entre les réglementations en matière de sécurité offshore⁹¹²

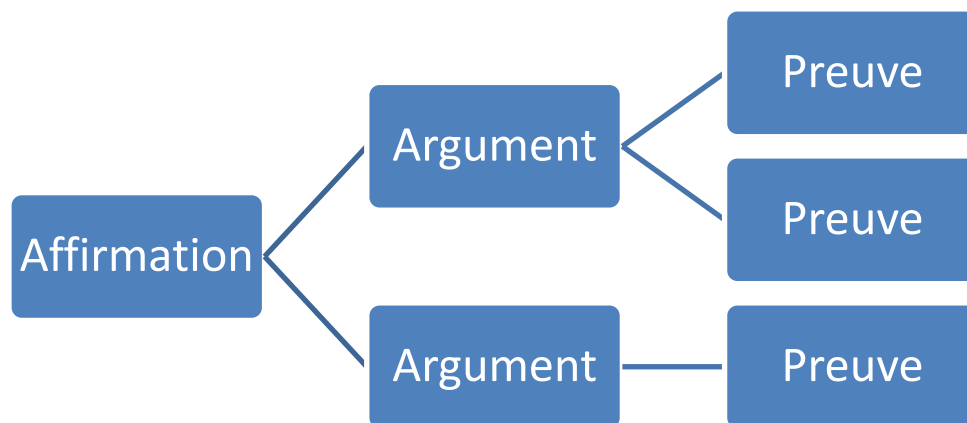
⁹¹⁰ Committee on Safety and Health at Work, *Safety and health at work; report of the Committee*, London, H.M. Stationery Off., Londres, 1972.

⁹¹¹ UK Health and Safety Executive, *The Offshore Installation and Wells (Design and Construction, etc.) Regulation 1996*, 1996, (DCR 1996) ; UK Health and Safety Executive, *The Offshore Installations (Prevention of Fire and Explosion, and Emergency Response), Regulations 1995*, 1995, (PFEER 95) ; UK Health and Safety Executive, *The Offshore Installations and Pipeline Works (Management and Administration) Regulations 1995*, 1995, (MAR 95) ; UK Health and Safety Executive, *The Pipelines Safety Regulations 1996*, 1996, (PSR 96).

⁹¹² WANG J., « Offshore safety case approach and formal safety assessment of ships », *Journal of Safety Research*, n° 33, 2002, p. 84.

373 La conformité avec ces réglementations est obtenue en adoptant une approche intégrée fondée sur le risque, à partir d'études de faisabilité couvrant le cycle de vie de l'installation.

374 La mise en œuvre d'un *safety case* fait appel aux mécanismes propres à la démonstration⁹¹³. Il faut tout d'abord que l'exploitant affirme que le système étudié possède certaines qualités. Il doit ensuite produire des preuves à l'appui de ses dires. Celles-ci étant reliées aux affirmations par des arguments. Il s'agira, enfin, d'établir clairement les hypothèses et les jugements qui sous-tendent les arguments.

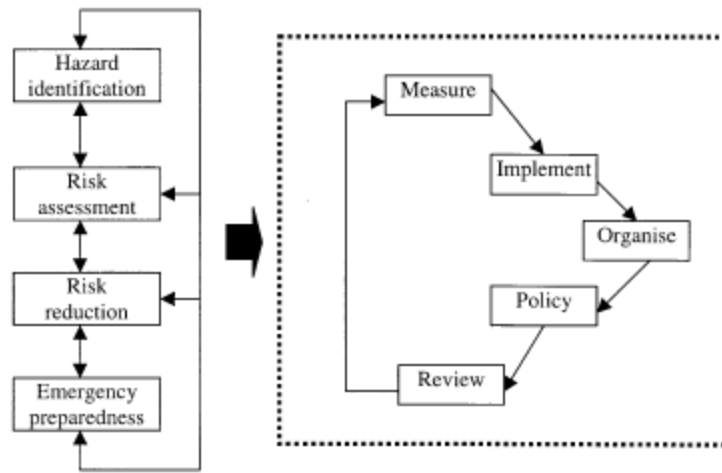


6 - Les éléments d'un *safety case*⁹¹⁴

375 Le processus de démonstration s'appuie sur cinq éléments clés : l'identification des risques, l'estimation des risques, la réduction des risques, la préparation aux situations d'urgence et le système de gestion de la sécurité (schéma 7).

⁹¹³ LEVESON N., « The Use of Safety Cases in Certification and Regulation », *Journal of System Safety*, Vol. 47, n° 6, novembre-décembre 2011, Fredericksburg, p. 4, [en ligne] <http://www.system-safety.org/ejss/past/novdec2011ejss/spotlight1_p1.php25>, consulté le 25 mai 2013.

⁹¹⁴ Inspiré de : BISHOP P., BLOOMFIELD R., « A Methodology for Safety Case Development », *Industrial Perspectives of Safety-Critical Systems: Proceedings of the Sixth Safety-critical Systems Symposium*, Birmingham, février 1998, p. 3.



7 - Les cinq éléments clés des *safety cases* ⁹¹⁵

376 L'identification des risques (*Hazard Identification* ou *HAZID*) identifie tous les éléments susceptibles d'être la cause d'un accident majeur. Une fois ceux-ci identifiés, il s'agit de les estimer et de les classer selon le principe ALARA : négligeable, tolérable, intolérable (schéma 4). Puis, selon cette évaluation, il conviendra de réduire les risques et les dangers qui ont été identifiés comme intolérables.

377 L'objectif de la quatrième étape est d'être préparé à prendre les décisions les plus appropriées en cas de réalisation d'un risque afin d'en minimiser les effets. Cela peut inclure le transfert du personnel vers une zone moins plus sûre.

Le but d'un système de gestion de la sécurité est de s'assurer que l'organisation va atteindre ses objectifs. Un des éléments les plus importants des *safety Cases* est une explication de la façon dont le système de gestion de l'opérateur sera adapté afin de s'assurer qu'il en est ainsi.

378 Le cadre et les principes des *safety cases* étant posés⁹¹⁶, il n'est pas inutile d'en étudier la structure⁹¹⁷ qui se divise en sept parties.

379 La première partie est une introduction à l'étude et un résumé des principes managériaux. Elle décrit le cadre et la structure du *safety case*, identifie le propriétaire et

⁹¹⁵ KUO C., *Managing Ship Safety*, Lloyd's of London Press Ltd, Londres, 1998.

⁹¹⁶ FLIN R., *Safe in Their Hands? Licensing and Competence Assurance for Safety-Critical Roles in High Risk Industries - Report for the Department of Health*, Aberdeen, Industrial Psychology Research Centre University of Aberdeen, 2005, p. 23.

⁹¹⁷ SII H. S., « Marine and Offshore Safety Assessment », Staffordshire University, 2001, Staffordshire.

l'exploitant de l'installation et résume succinctement les parties II à VII en insistant sur les principales conclusions. Elle résume, *in fine*, les éléments clefs contenus dans le *safety case* en rappelant :

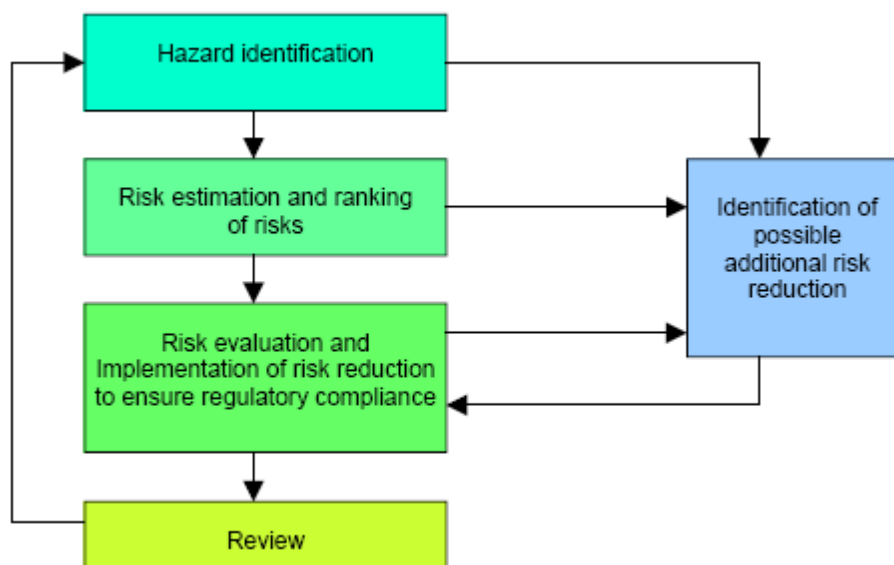
- La définition du *safety case*.
- Les objectifs.
- Le cadre et la structure des sept parties.
- L'utilisation du *safety case*.
- Le dépositaire du *safety case*.
- Les révisions et mises à jour périodiques.
- L'application du procédé de gestion des risques.
- L'analyse des risques de l'opération.
- Les travaux de restauration.
- La conclusion concernant la sécurité de l'opération.

380 La deuxième partie concerne le catalogue des activités. Elle liste celles qui sont exercées sur l'installation. Une fiche technique décrit chacune d'entre elles, les objectifs de gestion des risques qu'elle peut générer, les méthodes utilisées ainsi que les contrôles prévus.

381 La troisième partie consiste en une description des opérations. Elle donne les principales caractéristiques de l'installation avec suffisamment de précisions pour permettre d'apprécier l'efficacité des procédures de sécurité. Elle ne se propose pas de donner une description technique détaillée de l'installation mais d'expliquer comment les différents systèmes sont sécurisés et comment leur utilisation peut influencer sur la sécurité⁹¹⁸.

382 La cinquième partie est une analyse des risques permettant d'en dresser un registre. Elle comporte également un manuel des opérations autorisées. Elle fournit une description des risques, leur identification, leur classement et leur évaluation, les moyens mis en œuvre pour les contrôler ainsi que les mécanismes de retour à la normale.

⁹¹⁸ Health and Safety Executive, *Guidance on Risk Assessment for Offshore Installations*, Offshore Information Sheet No. 3/2006, Aberdeen, 2006, p. 3.



8 - Principales étapes dans le processus d'évaluation des risques⁹¹⁹

Les revues et audits destinés à identifier et évaluer les risques⁹²⁰ sont également décrits en quatre sections :

1. Évaluation des risques (schéma 8).
2. Registre des risques.
3. Procédures opérationnelles essentielles (*Safety-critical operational procedures – SCOP*).
4. Manuel des opérations autorisées (*Manuel of permitted operations – MOPO*).

383 La sixième partie concerne le plan des mesures correctives. Elle enregistre toutes les déficiences identifiées dans les précédentes parties et qui nécessitent des mesures correctives.

Le plan inclut un rappel de chaque lacune identifiée, les modifications proposées pour les combler et un plan d'exécution précisant les parties prenantes et les dates d'achèvement prévues. Ce plan servant à l'élaboration du plan d'amélioration, il est régulièrement révisé et mis à jour annuellement.

384 La septième et dernière partie concerne la conclusion de l'étude. Elle inclut les résumés des actions principales pour la réduction et la maîtrise des risques, les déficiences et

⁹¹⁹ Health and Safety Executive, *Guidance on Risk Assessment for Offshore Installations*, *ibid.*, p. 7.

⁹²⁰ Vectra Group Limited, *Literature Review on the Perceived Benefits and Disadvantages of UK Safety Case Regime*, Londres, HSE, 2003, [en ligne] <<http://www.hse.gov.uk/research/misc/sc402083.pdf>>, consulté le 10 juin 2013.

lacunes identifiées et les mesures correctives proposées. Elle se clôt par une déclaration d'aptitude par laquelle le propriétaire comprend et apprécie les risques de l'opération envisagée et considère que tous les mécanismes de prévention et de sauvegarde ont été mis en place afin d'assurer la continuité de l'opération.

385 Mais, comme dans toute gestion des risques, il faut savoir anticiper et investir pour ne pas perdre de temps et de l'argent ultérieurement. Un *safety case* est en effet très coûteux si le système n'a pas été conçu en prenant en compte⁹²¹ cette opération. Cela va nécessairement conduire à une « déconstruction » partielle du système qui va réduire fortement l'efficacité du *safety case*, ce qui n'incitera pas l'opérateur à tout mettre en œuvre, en raison des dépenses et de la perte de temps que cela engendrera.

386 Dès lors, comment procéder ? Il est, tout d'abord, nécessaire d'intégrer le *safety case* dans le processus de conception et de développement du système étudié⁹²².

Ensuite, le *safety case* doit comporter plusieurs niveaux, c'est-à-dire un *safety case* global, et des sous-*safety case*. Cela permet d'être plus précis dans le détail des systèmes et sous-systèmes et, donc, d'avoir une perception plus fine des activités et risques afférents. Enfin, l'évaluation doit prendre en compte les coûts et la complexité du *safety case*.

387 Une installation offshore est une structure complexe⁹²³. Les différents systèmes qui la composent ont besoin d'être constamment adaptés aux nouvelles technologies, et il est donc difficile de leur appliquer les techniques classiques d'évaluation des risques. Sans doute, faut-il procéder autrement en utilisant différentes méthodes d'évaluation des risques et les appliquer, soit individuellement soit en les combinant en fonction des situations rencontrées⁹²⁴.

⁹²¹ BISHOP P., BLOOMFIELD R., « A Methodology for Safety Case Development », *op. cit.*, p. 9, *supra* notre note 914.

⁹²² Vectra Group Limited, *Litterature Review on the Perceived Benefits and Disadvantages of UK Safety Case Regime*, *op. cit.*, p. 54, *supra* notre note 920.

⁹²³ WANG J., « Offshore safety case approach and formal safety assessment of ships », *op. cit.*, p. 111, *supra* notre note 912.

⁹²⁴ WANG, J., RUXTON, T., « A Review of Safety Analysis Methods Applied to the Design Process of Large Engineering Products », *Journal of Engineering Design*, 8(2), 1997, pp. 131–152.

388 Les *safety cases* ne constituent pas le parfait outil qui permet d'atteindre le fameux risque zéro⁹²⁵ car ils ne sont pas exempts de points faibles⁹²⁶. Ils ont, cependant, permis de passer d'environ cent-vingt décès et blessés graves en 1991-1992 à cinquante-quatre en 1999-2000⁹²⁷, ce qui en fait des outils dont le monde maritime a su s'inspirer.

389 Cependant, les *safety cases*, tout comme les normes techniques⁹²⁸, ne garantissent pas que le système certifié ne sera pas défaillant. Cette éventualité pose la question de la responsabilité de l'opérateur.

⁹²⁵ GUILHOU X., LAGADEC P., *La fin du risque zéro*, Éditions Organisations, 2002.

⁹²⁶ LEVESON N., « The Use of Safety Cases in Certification and Regulation », *op. cit.*, p. 6, *supra* notre note 913.

⁹²⁷ LASSAGNE M., « Management des risques, stratégies d'entreprise et réglementation : le cas de l'industrie maritime », *op. cit.*, p. 315, *supra* notre note 901.

⁹²⁸ MICHEL X., CAVAILLÉ P. (ss dir.), *Management des risques pour un développement durable - Qualité, santé, sécurité, environnement*, Dunod, Collection «Gestion industrielle», 2009, pp. 75 et suiv.

B) La responsabilité illimitée théorique de l'exploitant

390 Ainsi que nous l'avons constaté⁹²⁹, sur les plus de soixante-dix conventions et accords internationaux ayant pour objet la protection de l'environnement marin, aucun ne traite spécifiquement des plates-formes pétrolières.

Des tentatives pour instaurer un régime de responsabilité ont bien eu lieu, mais sans succès jusqu'à présent. En l'absence de régime international spécifique, le régime de responsabilité civile de droit commun s'applique donc (1). On peut se demander si les lacunes internationales en la matière ne peuvent être comblées par des conventions régionales qui aborderaient nommément la question des plates-formes pétrolières (2) ?

1) Le régime de responsabilité civile de droit commun des opérateurs

391 L'affaire du SLOPS nous a conduit à conclure que ni la Convention *CLC 92*⁹³⁰, ni celle portant création du FIPOL⁹³¹ ne sont applicables aux sinistres ayant pour origine les plates-formes pétrolières.

392 La convention *CLEE 1977*⁹³² a été un échec car elle n'a jamais été ratifiée⁹³³. On aurait pu penser que le texte proposé par le CMI en 1977⁹³⁴ aurait plus de chance d'aboutir. Plus de

⁹²⁹ *Supra* Partie 2, chapitre 1, section 1, sous-section 1, B), p. 126.

⁹³⁰ Nations Unies, *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, *op. cit.*, *supra* notre note 795.

Nations Unies, *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.*, *supra* notre note 794.

⁹³¹ Nations Unies, *Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, *op. cit.*, *supra* notre note 795.

Nations Unies, *Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, *op. cit.*, *supra* notre note 795.

⁹³² *Convention sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin*, *op. cit.*, *supra* notre note 811.

⁹³³ GASKELL N., « Offshore Oil and Gas Catastrophes: Compensation for Offshore Pollution from Ships: Problems and Solutions », *International Law, Litigation and Arbitration Conference*, Federal Court, Sydney, 6 mai 2011.

⁹³⁴ CMI, *Draft Convention on Offshore Mobile Craft*, *op. cit.*, *supra* notre note 326.

vingt-cinq ans après et malgré de multiples tentatives pour faire accepter ce texte par l'OMI et la communauté internationale, il y a peu de chances qu'on y réussisse.

393 Si aucune convention internationale ne prévoit la mise en jeu de la responsabilité de l'opérateur responsable de dommages environnementaux, ce dernier peut voir sa responsabilité civile extracontractuelle engagée soit par l'État ayant délivré les autorisations d'exploration ou d'exploitation (a), soit par les tiers ayant subi des préjudices (b).

- a) La mise en jeu de la responsabilité civile de l'opérateur par l'État ayant délivré l'autorisation

394 Deux situations peuvent se présenter : soit l'État n'a pas prévu dans son *corpus* juridique les conditions de responsabilité de l'opérateur en cas de pollution de ses eaux, ce qui est le cas du régime australien ; soit il l'a fait, ce qui est le cas de l'OPA.

- i. Le régime australien

395 Le principal texte régissant l'exercice de l'industrie offshore en Australie est l'*Offshore Petroleum and Greenhouse Gas Storage Act 2006 (OPGGSA)*⁹³⁵. Il s'applique à une zone allant de trois milles marins des lignes de base aux limites extérieures de la ZEE ainsi qu'aux zones extérieures du plateau continental déclarées⁹³⁶.

396 Au titre de l'OPGGSA, tout opérateur doit pouvoir justifier d'une assurance couvrant, notamment, les frais de dépollution ou de remise en état suite après une pollution marine d'origine offshore⁹³⁷. Les États et territoires de l'Australie ont été reconnus « autorités désignées » (*Designated Authority – DA*) en ce qui concerne cette question d'assurance et sont donc compétents en la matière⁹³⁸.

⁹³⁵ *Offshore Petroleum and Greenhouse Gas Storage Act 2006 (Cth)*, Act No. 14, 29 mars 2006.

⁹³⁶ *Ibid.*, part. 1.1, s. 1.

⁹³⁷ *Ibid.*, s. 571.

⁹³⁸ *Ibid.*, s. 70.

Si la *DA* donne des instructions à l'opérateur au sujet de ce qu'il doit couvrir, elle ne lui fournit aucune indication du montant de son engagement⁹³⁹. Il revient à l'opérateur et à son assureur d'estimer les coûts de telles opérations. En général, les montants couverts se situent dans une fourchette comprise entre cent et trois cent millions de dollars US. En revanche, la *DA* peut contester le montant de la couverture d'assurance si elle la considère trop faible⁹⁴⁰. Il a été avancé que la *DA* n'a pas les compétences nécessaires pour procéder à cette évaluation qui nécessite des connaissances très précises des mécanismes mis en œuvre pour lutter contre la pollution et des dépenses qu'elle génère⁹⁴¹.

397 Bien que l'*OPGGSA* impose aux opérateurs une couverture d'assurance pour les frais de nettoyage et de remise en état, il ne les rend pas responsables du fait de pollutions marines par hydrocarbures ayant pour origine leurs activités. Il en résulte qu'hormis les frais couverts par les compagnies d'assurance, les opérateurs ne sont tenus, en aucune façon, d'assumer les coûts de nettoyage⁹⁴².

Dans l'affaire MONTARA⁹⁴³, la compagnie PTTEP AA⁹⁴⁴ a confirmé qu'elle prendrait en charge les frais de nettoyage et de remise en état. Qu'advierait-il en revanche si un opérateur n'avait pas la couverture d'assurance nécessaire et refusait d'assumer ces frais ?

398 Les fonds permettant à l'autorité compétente en matière de dépollution (*Australian Maritime Safety Authority – AMSA*) de réaliser ses tâches, qui sont de coordonner les

⁹³⁹ *Offshore Petroleum Bill 2005 (Cth), Explanatory Memorandum*, 23 juin 2005, cl. 302.

⁹⁴⁰ Australia Maritime Safety Authority, *Response to the Montara Wellhead Platform incident – Report of the Incident Analysis Team*, 2010, p. 15, [en ligne] <http://www.amsa.gov.au/marine_environment_protection/national_plan/incident_and_exercise_reports/documents/montara_iat_report.pdf>, consulté le 5 mai 2013.

⁹⁴¹ *Ibid.*

⁹⁴² ALLEN J., « A Global Oil Stain – Cleaning up International Conventions for Liability and Compensation for Oil Exploration/Production », *A&NZ Mar LJ*, 25, 2011, pp. 98–99.

⁹⁴³ Le 21 août 2009, la plate-forme West Atlas appartenant à la compagnie norvégienne Seadrill Ltd et exploitée par la compagnie thaïlandaise PTTEP AA, située en mer de Timor sur le champ Montara, a été victime d'une explosion suivie d'un important déversement de pétrole. La fuite sera maîtrisée le 3 novembre, après un déversement de quatre mille huit cent tonnes d'hydrocarbures en mer.

⁹⁴⁴ PTT Exploration and Production Public Company Limited Australia. [en ligne] <<http://www.au.pttep.com/>>, consulté le 5 mai 2013.

opérations de nettoyage et de restauration, proviennent de taxes perçues auprès de l'industrie maritime⁹⁴⁵.

De telles taxes ne sont pas, en soi, surprenantes. Ce qui peut l'être, en revanche, est de faire potentiellement supporter à l'industrie maritime les coûts d'une dépollution et d'une remise en état de l'environnement dans le cas où l'opérateur en cause n'en accepte pas la charge ou n'en a pas les moyens. C'est ce qui fait dire à certains auteurs que la question de l'instauration d'un régime de responsabilité pour des pollutions marines offshore, inexistant en Australie, devrait primer toute autre considération⁹⁴⁶. Il en va tout autrement aux États-Unis.

ii. Le mécanisme de l'OPA

399 Après le naufrage de l'EXXON VALDEZ en 1989, les États-Unis ont considéré que les conventions internationales de protection de l'environnement marin n'étaient pas suffisamment efficaces et ne protégeaient pas l'environnement en tant que tel⁹⁴⁷. C'est pourquoi ils ont décidé de se doter de leur propre législation en adoptant l'OPA.

400 Au titre de cette législation, tout exploitant d'une installation offshore doit fournir une garantie financière à hauteur de trente-cinq millions de dollars US pour une activité située en-deçà de la limite extérieure d'un État⁹⁴⁸ ou dix millions de dollars US pour une activité située au-delà⁹⁴⁹. Ces montants peuvent être portés à cent-cinquante millions de dollars US⁹⁵⁰ lorsque des questions environnementales ou de santé publique sont en jeu.

⁹⁴⁵ *Protection of the Sea (Shipping Levy) Act 1981*, Act n° 34, 5 octobre 2005.

⁹⁴⁶ ALLEN J., « A Global Oil Stain – Cleaning up International Conventions for Liability and Compensation for Oil Exploration/Production », *op. cit.*, p. 104, *supra* notre note 440 : « Whilst the Montara Inquiry justifiably focused on oil industry regulation, safety, and prevention, the omission of a compulsory compensation and liability regime for oil rig spills should be the 'elephant in the room' ».

Traduction libre :

« Alors que l'enquête Montara ne s'est concentrée que sur la sécurité et la prévention dans la réglementation pétrolière, l'omission d'un régime de réparation et de responsabilité pour les déversements d'hydrocarbures offshore devrait être 'l'éléphant dans la pièce' ».

⁹⁴⁷ KIRCHNER A., *International Marine Environmental Law: Institutions, Implementation, and Innovations*, Alphen-sur-Rhin, Kluwer Law International, 2003, p. 234.

⁹⁴⁸ USC §2716(c)(1)(B)(i).

⁹⁴⁹ *Ibid.*, §2716(c)(1)(B)(ii).

401 Les montants de dix et trente-cinq millions de dollars US sont faibles au regard de ceux pratiqués en Australie. Cela est dû au fait que, contrairement au régime australien, l'*OPA* rend les opérateurs responsables des frais de remise en état⁹⁵¹, des dommages causés aux ressources naturelles⁹⁵², des atteintes au droit de propriété⁹⁵³, des pertes de ressources⁹⁵⁴, de revenus⁹⁵⁵, des pertes de profits⁹⁵⁶ ainsi que des dépenses résultant de la mise en place de services supplémentaires pendant et après les opérations de remise en état⁹⁵⁷.

402 L'*OPA* limite cette responsabilité à soixante-quinze millions de dollars US⁹⁵⁸. Comme nous le verrons ultérieurement⁹⁵⁹, et c'est là un des intérêts majeurs de ce texte, la limitation de responsabilité disparaît dans certains cas ; ceux de faute lourde⁹⁶⁰, d'inexécution d'une obligation de la partie responsable⁹⁶¹, de violation par cette dernière ou un de ses préposés d'une loi fédérale relative à la sécurité, à la construction ou à l'exploitation de la plateforme⁹⁶².

403 Qu'un régime de responsabilité ad hoc ait été élaboré, ou non, par un État ne prive pas pour autant les tiers qui ont subi des dommages d'engager la responsabilité civile de l'opérateur en cause.

⁹⁵⁰ *Ibid.*, §2716(c)(1)(C).

⁹⁵¹ *Ibid.*, §2702(b)(1).

⁹⁵² *Ibid.*, §2702(b)(2)(A).

⁹⁵³ *Ibid.*, §2702(b)(2)(B).

⁹⁵⁴ *Ibid.*, §2702(b)(2)(C).

⁹⁵⁵ *Ibid.*, §2702(b)(2)(D).

⁹⁵⁶ *Ibid.*, §2702(b)(2)(E).

⁹⁵⁷ *Ibid.*, §2702(b)(2)(F).

⁹⁵⁸ *Ibid.*, §2704(a)(3).

⁹⁵⁹ *Infra*, partie 2, chapitre 2, section 2, sous-section 1, B).

⁹⁶⁰ USC §2704(c)(1)(A).

⁹⁶¹ *Ibid.*, §2704(c)(2).

⁹⁶² *Ibid.*, §2704(c)(1)(B).

- b) La mise en jeu de la responsabilité civile de l'opérateur par les tiers ayant subi des préjudices

404 La question de la mise en jeu de la responsabilité civile extracontractuelle d'un opérateur de plate-forme pétrolière n'aura pas la même réponse selon que l'on fait appel aux principes du droit romano-germanique ou à ceux de la *common law*. Ces deux grands systèmes n'ont pas la même finalité, la même structure ni la même codification⁹⁶³.

En droit commun anglais, le mécanisme de la réparation relève des *torts*, tandis qu'il relève de la responsabilité civile extracontractuelle en droit romain. Cette dernière étant abordée ultérieurement⁹⁶⁴, nous ne traiterons ici que des *torts* (i), avant d'évoquer la recherche d'une indemnisation des victimes de pollution en droit international privé (ii).

i. Les torts

405 Le droit anglais de la responsabilité civile délictuelle est fondé sur le *tort*, le délit civil⁹⁶⁵. Il est défini comme « le droit du délit civil, c'est-à-dire qu'il est concerné par le

⁹⁶³ Pour de plus amples détails sur les différences et les rapports entre ces deux systèmes : BLONDEEL J., « La Common Law et le droit civil », *Revue internationale de droit comparé*, vol. 3, 4, 1951, pp. 585–598 ; BULLIER A. J., *La common law*, 3^{ème} éd., Dalloz, Collection «Connaissance du droit», 2012.

⁹⁶⁴ Partie 2, chapitre 2, section 2.

⁹⁶⁵ MARTIN E. A. et LAW J. (edited by), « Oxford Dictionary of Law », 7^{ème} éd., Oxford University Press, 2010, p. 6 : « **tort** [...]. A wronged, other than a wrong that is only a *breach of contract. The law of tort is mainly concerned with providing compensation for personal injury and property damage caused by negligence. It also protects other interests, however, such as reputation [...], personal freedom 5 [...], title to property [...], enjoyment of property [...], and commercial interests. It must usually be shown that the wrong was done intentionally or negligently, but there are some torts of strict liability ».

Traduction François LAFFOUCRIÈRE :

« **délit civil** [...] Un acte ou une omission fautive pour laquelle des dommages-intérêts peuvent être obtenus devant un tribunal civil par la victime, autre qu'une faute qui n'est que contractuelle. Le droit de la responsabilité civile délictuelle s'intéresse principalement à la réparation des dommages corporels et matériels causés par négligence. Cependant, il protège aussi d'autres intérêts tels la réputation [...], la liberté individuelle [...], les titres de propriété [...], la jouissance de la propriété [...], et les intérêts commerciaux. Il doit habituellement être démontré que la faute a été commise intentionnellement ou par négligence, mais il y a certains cas de responsabilité civile délictuelle objective ».

comportement qualifié de mauvais ou de délictuel »⁹⁶⁶. Ce droit « s'apparente plus à une mosaïque de délits civils qu'à un ensemble cohérent et structuré »⁹⁶⁷ et « il serait vain de chercher un lien rationnel entre ces actions puisqu'il est dans l'essence de la *common law* de n'en pas fournir »⁹⁶⁸.

Les *torts* possèdent toutefois une structure interne et les fonctions suivantes :

- réparer un dommage
- punir,
- dissuader,
- répartir les pertes d'une manière socialement équitable⁹⁶⁹.

406 Ils sont d'une très grande diversité⁹⁷⁰. Il est cependant possible d'en dresser une typologie⁹⁷¹ et d'en identifier les principaux :

- pour négligence (*negligence*),
- pour nuisance (*nuisance*),
- pour intrusion (*trespass*),
- pour diffamation (*libel ans slander*),
- pour coups et blessures (*assault & battery*).

⁹⁶⁶ GILIKER P., BECKWITH S., *Tort*, 4^{ème} éd., Londres, Sweet & Maxwell, Collection «Textbook Series», 2011, p. 1. Voir également la définition donnée par : HARPWOOD V., *Modern Tort Law*, 7^{ème}, Londres, Routledge-Cavendish, 2008 : « In English, the word 'tort' has a purely technical legal meaning – a legal wrong for which the law provides a remedy ».

Traduction libre :

« En anglais, le mot 'tort' a un sens juridique purement technique – un dommage juridique pour lequel la loi fournit une réparation ».

⁹⁶⁷ LAFFOUCRIÈRE F., « Résolution des conflits d'usage en mer - Le cas des obstacles à la circulation des navires de commerce en manche - Bilan et perspectives - Étude de droit comparé », 2012, Paris I, Panthéon-Sorbonne, p. 429.

⁹⁶⁸ TANCELIN M., « L'environnement et la responsabilité civile délictuelle en "common law" canadienne », *McGILL LAW JOURNAL*, vol. 23, 1977, p. 164.

⁹⁶⁹ GILIKER P., BECKWITH S., *Tort*, 4^{ème} éd., Londres, Sweet & Maxwell, Collection «Textbook Series», 2011, p. 2.

⁹⁷⁰ STEELE J., *Tort Law - Text, Cases and Materials*, 2^{ème} éd., Oxford, Oxford University Press, 2010, p. 29.

⁹⁷¹ *Ibid.*, pp. 9-12.

L'un d'entre eux, en particulier, peut concerner la réparation des dommages environnementaux : le *tort* de *nuisance* et plus spécifiquement de *public nuisance*.

407 Le *tort* de *public nuisance* a été défini par Lord Denning⁹⁷² ; il s'agit d'un « dommage si largement étendu et dont les effets sont si diffus qu'on ne peut pas s'attendre à ce qu'une personne seule réussisse à y mettre un terme et qu'il incombe par conséquent à la communauté toute entière d'y pourvoir »⁹⁷³.

Ce *tort* peut couvrir « une multitude d'offenses, importantes ou petites »⁹⁷⁴ allant de la fausse alerte à la bombe à la pollution par hydrocarbures⁹⁷⁵.

408 Contrairement à une idée reçue, la protection de l'environnement en *common law* n'est pas récente. L'affaire *Rylands v Fletcher*⁹⁷⁶ est à l'origine de la responsabilité objective du fait d'activités et de produits anormalement dangereux qui a été utilisée, ultérieurement, dans la protection de l'environnement⁹⁷⁷ et a inspiré les législations anglo-saxonnes en la matière⁹⁷⁸.

⁹⁷² *Attorney General v PYA Quarries* [1957] 2 QB, 169-184, pp. 169-184:

« It's clear [...] that any nuisance is 'public' which materially affects the reasonable comfort and convenience of life of a class of Her Majesty's subjects. The sphere of the nuisance may be described generally as the 'neighbourhood'; but the question whether the local community within that sphere comprises a sufficient number of persons to constitute a class of the public is a question of fact in every case. It is not necessary, in my judgment, to prove that every member of the class has been injuriously affected; it is sufficient to show that a representative cross-section of the class has been so affected for an injunction to issue ».

Traduction libre :

« Il est clair [...] que toute nuisance est 'publique' si elle a une incidence sur le confort et les commodités de vie d'une classe de sujets de Sa Majesté. La sphère de nuisance peut être décrite généralement comme le quartier ; mais la question de savoir si la communauté locale au sein de cette sphère comporte un nombre suffisant de personnes pour constituer une classe de la population est une question de fait dans chaque cas. Il n'est pas nécessaire, à mon avis, de prouver que chaque membre de la classe a subi un préjudice ; il suffit de montrer qu'une groupe représentatif de la classe a été atteint pour engager une procédure ».

⁹⁷³ TANCELIN M., « L'environnement et la responsabilité civile délictuelle en "common law" canadienne », *op. cit.*, p. 164, *supra* notre note 968.

⁹⁷⁴ *Southport Corp v Esso Petroleum Co Ltd* [1954] 2 QB, 182-196, 182-196.

⁹⁷⁵ GILIKER P., BECKWITH S., *Tort, op. cit.*, p. 317, *supra* notre note 969.

⁹⁷⁶ *Rylands v. Fletcher* [1866] LR 1 Ex 265; [1868] LR 3 H 330 (House of Lords).

⁹⁷⁷ Pour de plus amples détails sur le développement de la responsabilité objective : Secrétariat de la Commission du droit international, « Régimes de responsabilité ayant trait au sujet « Responsabilité internationale pour les conséquences préjudiciables découlant d'activités qui ne sont pas interdites par le droit international » », *Annuaire de la Commission du droit international - Nations Unies*, vol. II(1), A/CN.4/468, 1995, pp. 67-136.

⁹⁷⁸ CERCLA, *Clean Water Act, OPA*.

En tout état de cause, et quelles qu'aient été les conséquences de cette affaire sur les plans doctrinal, jurisprudentiel et législatif, l'intégrité de l'environnement est protégé depuis longtemps⁹⁷⁹. Ainsi, les riverains des côtes maritimes, fluviales ou lacustres possèdent des droits (*riparian rights*) et ont intérêt à agir pour faire cesser tout préjudice écologique⁹⁸⁰. Un arrêt de la Cour suprême du Canada a même considéré que la pollution de l'eau est toujours illégale et constitue une nuisance⁹⁸¹.

409 Pour être réparable, un préjudice environnemental doit être spécial, c'est-à-dire présenter un degré suffisant de gêne. Il doit, en outre, porter atteinte à un *proprietary interest* – une atteinte aux biens et ou à la personne⁹⁸².

410 Or, les *torts* souffrent de limites qui font qu'ils ne peuvent être un élément central dans la protection de l'environnement en *common law*. En effet, ils ont pour objectif la protection de certains intérêts privés. Dès lors, comment y intégrer la protection de l'environnement ? Trois thèses, abordant la question différemment, soutiennent que la protection des droits de propriété peut servir la protection de l'environnement.

411 Pour Elizabeth Brubaker⁹⁸³, la protection des droits de propriété par les personnes concernées est un moyen efficace d'atteindre la protection de l'environnement. Cela remet en question l'orthodoxie dominante selon laquelle le droit de l'environnement doit entraîner la dissuasion de la pollution privée par des moyens de droit public.

En protégeant la propriété, le droit protège l'environnement. Ce raisonnement se basant sur le postulat que le tenant du droit de propriété est vertueux.

412 Pour Ronald Coase⁹⁸⁴, les droits de propriété permettent à deux parties, l'une subissant un dommage et l'autre étant à l'origine dudit dommage, de conduire des négociations afin d'aboutir, pour chacune d'entre elles, à « une situation meilleure ou

⁹⁷⁹ McLAREN J. P. S., « The Common Law Nuisance Actions and The Environmental Battle - Well-Tempered Swords Or Broken Reeds », *Hosgoode Hall Law Journal*, vol. 10, n°3, 1972, pp. 505–561.

⁹⁸⁰ *K.V.P. Co. Ltd v. McKie* [1949] R.C.S. 698.

⁹⁸¹ *Groat v. Edmonton (City)* [1928] R.C.S. 522.

⁹⁸² GILIKER P., BECKWITH S., *Tort, op. cit.*, p. 87, *supra* notre note 969.

⁹⁸³ BRUBAKER E., *Property Rights in the Defence of Nature*, Londres, Earthscan Publications Limited, 1995.

⁹⁸⁴ COASE R. H., « The Problem of Social Cost », *Journal of Law and Economics*, vol. III, 1960, pp. 1–44.

identique à celle existant précédemment »⁹⁸⁵, à un état « pareto-optimal ». L'exercice des droits de propriété associés à des négociations directes permettrait, ainsi, d'atteindre un *optimum* dans la protection de l'environnement. Deux conditions doivent être réunies pour cela : que le droit de propriété soit clairement défini et que les coûts de transaction soient nuls⁹⁸⁶.

413 Enfin, pour Sean Coyle et Karen Morrow⁹⁸⁷, la protection de l'environnement est mal comprise si elle est principalement considérée comme une question de bien-être de la population. Le droit de l'environnement doit s'inspirer d'une nouvelle approche des droits de propriété qui reconnaîtrait la valeur intrinsèque des ressources naturelles plutôt que leur valeur purement instrumentale.

414 Le problème fondamental demeure que les *torts* de nuisance ont pour objectif principal de préserver l'usage et la jouissance du droit de propriété. Le droit de l'environnement étant un droit qui restreint les droits des propriétaires, certains auteurs sont amenés à en conclure que les *torts* ne pourront jamais être un outil majeur de protection de l'environnement⁹⁸⁸.

ii. L'indemnisation des victimes en droit international privé

415 Les personnes privées, individus ou organisations, ont une vie qui ne se limite pas à la sphère nationale. Les moyens de communication et de déplacement, les relations commerciales abolissent les frontières et créent « une vie internationale analogue à celle qui

⁹⁸⁵ MAINGUY D., « Le problème posé par le théorème de Coase, le droit de l'environnement et l'intérêt général environnemental », in *L'impact environnemental de la norme en milieu contraint. Exemples de droit colonial et analogies contemporaines*, DE MARIE E., TAURISSON MOURET D. (ss. dir.), Paris, Victoires Éditions, 2012 coll. «Dynamiques du droit», p. 6.

⁹⁸⁶ BERTRAND E., DESTAIS C., « Le "théorème de Coase", une réflexion sur les fondements microéconomiques de l'intervention publique », *Reflets et perspectives de la vie économique*, T. XLI, 2002/2, pp. 116 et suiv.

⁹⁸⁷ COYLE S., MORROW K., *The Philosophical Foundations of Environmental Law: Property, Rights and Nature*, Oxford, Hart Publishing, 2004.

⁹⁸⁸ STEELE J., *Tort Law - Text, Cases and Materials*, op. cit., p. 673, *supra* notre note 970 : « the actions in nuisance suffer from a number of limitations which have meant that the tort actions [...] will never be a central plank in environmental protection. »

Traduction libre :

« les actions pour nuisance souffrent d'un certain nombre de limites qui ont fait les actions en responsabilité délictuelle [...] ne seront jamais un élément central de la protection de l'environnement. »

se déroule à l'intérieur des différents ordres internes »⁹⁸⁹. Le droit international privé a pour objet les relations privées internationales découlant de ces relations.

La principale difficulté posée par ce droit vient du fait que ces relations comportent un élément d'extranéité ; soit en raison de la nationalité d'une des personnes concernées, son lieu de domicile ou le lieu de survenance du fait juridique étudié. Ainsi, un français, voyageant au Maroc, subit des dommages corporels lors d'un accident de la circulation causé par un australien. Deux questions se poseront : quel est le droit applicable à un tel évènement et quelle juridiction est compétente pour se prononcer sur les responsabilités et accorder des réparations ?

La première question est celle des conflits de lois ; il y sera répondu, *ex ante*, en mettant en œuvre la règle de rattachement. La seconde est celle des conflits de juridictions et subsidiairement de l'invocation en France des décisions prononcées à l'étranger ; il sera répondu, *ex post*, à la question principale grâce aux règles de conflit des juridictions et celle subsidiaire grâce à la procédure d'*exequatur*⁹⁹⁰.

416 L'hypothèse envisagée est celle du citoyen d'un État ayant subi des dommages du fait d'activités exercées par un ressortissant d'un État tiers. La victime tentera d'engager la responsabilité du pollueur selon les règles du droit international privé en vigueur. Tout comme dans une procédure interne de responsabilité civile, il lui faudra identifier l'auteur de la pollution, évaluer le dommage et établir le lien de causalité entre ce dernier et le fait générateur⁹⁹¹. Des questions propres au droit international privé viennent se greffer sur ces interrogations : quelles sont la juridiction compétente et la loi applicable ?

417 Ayant abandonné principe d'incompétence en 1948⁹⁹², la France applique le principe de transposition des règles de compétence territoriale interne en droit judiciaire international

⁹⁸⁹ AUDIT B., *Droit international privé*, 5^{ème} éd, Economica, coll. «Corpus Droit Privé», 2010, p. 4.

⁹⁹⁰ *Ibid.*, p. 298 : « L'exequatur est une autorisation judiciaire d'exécuter, accordée à un acte juridictionnel ou gracieux dépourvu de force exécutoire dans l'ordre juridique du juge requis, soit en raison de son extranéité (jugement ou acte public étranger : art. 509 NCPC), soit en raison de son caractère privé (sentence arbitrale). »

⁹⁹¹ Sur l'exigence d'un lien de causalité : Cass. civ. 2^e, 20 décembre 1972, *JCP* 1973. II. 17541, note DEJEAN DE LA BATIE N., *RTD civ.* 1974.411, obs. DURRY G.

⁹⁹² Cass. civ. 1^{re}, 21 juin 1948, *Patino*, *JCP*, 1948.II.4422, note LERBOURS-PIGEONNIERE P. ; S., 1949. I. 121, note NIBOYET J.-P.

commun⁹⁹³, ce qui signifie qu'il « suffit d'étendre à l'ordre international les règles internes de compétence territoriale »⁹⁹⁴. Il en découle que le tribunal compétent est celui du domicile du défendeur⁹⁹⁵. En matière délictuelle, le demandeur peut également saisir la juridiction du lieu du fait dommageable ou celle dans le ressort de laquelle le dommage a été subi⁹⁹⁶.

Le tribunal saisi par le demandeur détermine la loi applicable. Or, la Cour de cassation a consacré la *lex loci delicti commissi* en considérant que « la loi applicable à la responsabilité civile extracontractuelle de celui qui a l'usage, le contrôle et la direction d'une chose en cas de dommage causé par cette chose à un tiers est la loi du lieu où le délit a été commis »^{997 998}. Ce principe a été confirmé à de nombreuses reprises par la Cour de cassation⁹⁹⁹.

Dans le cas des délits complexes, la Cour de cassation reprenant le raisonnement des points de rattachement, a considéré que « La loi applicable à la responsabilité civile extracontractuelle est celle de l'État du lieu où le fait dommageable s'est produit ; [...] ce lieu s'entend aussi bien de celui du fait générateur du dommage que du lieu de réalisation de ce dernier »¹⁰⁰⁰. Au fil de sa jurisprudence, elle a développé un système permettant de retenir l'un ou l'autre de ces points de rattachements ayant les liens les plus étroits avec le litige¹⁰⁰¹.

⁹⁹³ Cass. civ. 1re, 30 octobre 1962, *Scheffel*, *Rev. crit. DIP*, 1963. 387, note FRANCESCAKIS P. ; *GA*, n° 37 : « l'extranéité des parties n'est pas une cause d'incompétence des juridictions françaises, dont la compétence internationale se détermine par extension des règles de compétence territoriale française. »

⁹⁹⁴ COURBE P., *Droit international privé*, Hachette Supérieur, Collection «HU Droit», 2007, p. 98.

⁹⁹⁵ Article 42 al. 1^{er} NCPC : « la juridiction territorialement compétente est, sauf disposition contraire, celle du lieu où demeure le défendeur. »

⁹⁹⁶ Article 46 NCPC : « Le demandeur peut saisir à son choix, outre la juridiction du lieu où demeure le défendeur : [...] en matière délictuelle, la juridiction du lieu du fait dommageable ou celle dans le ressort de laquelle le dommage a été subi. »

⁹⁹⁷ Cass. civ. 1re, 25 mai 1948, *Lautour*, *Rev. crit. DIP*, 1949. 89, note Batiffol H., *D.* 1948. 357, note P.L.-P. ; *S.* 1949.1.21, note NIBOYET J.-P., *JCP.* 1948. II. 4532, note VASSEUR M.

⁹⁹⁸ Concernant la détermination du *locus delicti* : AUDIT B., *Droit international privé, op. cit.*, p. 641, *supra* notre note 918.

⁹⁹⁹ Cass. civ. 1re, 1er juin 1976, *Luccantoni*, *D.* 77.257, note MONEGER F., *JCP*, 1979. II, note CHABAS F., *Cass. civ. 1re*, 16 avril 1985, *M.A.A.F.*, *Revue Critique* 1987. 583, note Khairallah G.

¹⁰⁰⁰ Cass. civ. 1re, 8 février 1983, *Horn y Prado*, *JDI*, 1984, 123, note LEGIER G.

¹⁰⁰¹ Cass. civ. 1re, 11 mai 1999, *D.*, 1999, somm. comm. 295, obs. AUDIT B. ; *JCP*, 1999. II. 10183, note MUIR WATT H. ; *Cass. civ. 1re*, 5 mars 2002, *Sisro*, *JCP*, 2002. II. 10082, note MUIR WATT H. ; *Cass. civ. 1re*, 28 octobre 2003, *Pays-Fourvel c/ Axa*, *Rev. crit. DIP*, 2004, 83, note BUREAU D. ; *D.*, 2004. 233, note DELEBECQUE P.

418 Sur le plan communautaire, la refonte de la convention de Bruxelles du 27 septembre 1968¹⁰⁰² par le biais du règlement « Bruxelles I »¹⁰⁰³ a introduit une option de compétence pour les contentieux extracontractuels. Elle permet au demandeur de saisir un autre for que celui de l'État du domicile du défendeur ; l'article 5-3 du Règlement Bruxelles I permet, en effet, de saisir « le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit ou risque de se produire ». Cependant, cette refonte n'a pas permis de résoudre certaines difficultés, comme la question des délits « complexes »¹⁰⁰⁴.

Dans une affaire de pollution transfrontalière, la Cour de justice des Communautés a apporté un certain éclairage à ce sujet¹⁰⁰⁵. Il ressort de son arrêt interprétatif que lorsqu'il n'est pas indiqué d'opter pour l'un des deux points de rattachement possibles, à savoir le lieu des activités polluantes ou celui où le dommage a été subi, liberté est laissée au demandeur de décider où porter l'affaire. Cette option de compétence est conforme à l'esprit du droit de l'environnement et permet d'« encourager le contentieux, perçu comme un instrument de dissuasion des pollueurs »¹⁰⁰⁶.

Le Règlement Rome II¹⁰⁰⁷ confirme ce choix laissé au demandeur. Son article 7 stipule, en effet, que « La loi applicable à une obligation non contractuelle découlant d'un dommage environnemental ou de dommages subséquents subis par des personnes ou causés à des biens est celle qui résulte de l'application de l'article 4, paragraphe 1, à moins que le demandeur en réparation n'ait choisi de fonder ses prétentions sur la loi du pays dans lequel le fait générateur du dommage s'est produit. » Réaffirmant la *lex loci delicti commissi*. En outre, l'article 4, paragraphe 1 permet au demandeur de saisir les juridictions du pays où le dommage survient « quel que soit le pays où le fait générateur du dommage se produit ».

¹⁰⁰² Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, Bruxelles, 27 septembre 1968, 72/454/CEE, JOCE n° L 299, pp. 32-42.

¹⁰⁰³ Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I), JOCE n° L 12, pp. 1-23.

¹⁰⁰⁴ BUREAU D., MUIR WATT H., *Droit international privé*, Tome II, 2^{ème} éd., PUF, Collection «Thémis droit», 2007, p. 381 : « Un délit est 'complexe' lorsque ses éléments constitutifs – fait générateur et dommage – ne se localisent pas sur un seul territoire. »

¹⁰⁰⁵ CJCE, 30 novembre 1976, *Mines de Potasses d'Alsace*, aff. 21/76, *Rev. crit. DIP*, 1977. 568, note BOUREL P. ; *Rev. jur. de l'environnement*, 1977. 323, note KISS A.

¹⁰⁰⁶ BUREAU D., MUIR WATT H., *Droit international privé*, *op. cit.*, p. 390, *supra* notre note 928.

¹⁰⁰⁷ Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (Rome II), JOUE n° L 199, pp. 40-49.

La seconde option, celle de la loi du lieu du dommage, survient favorise une politique préventive en dissuadant les opérateurs de s'installer dans un État à faible niveau de protection ; ils devront prendre en compte le niveau de protection des États voisins qui pourra être plus élevé que celui du pays ils sont installés. La première option, celle de la *lex loci delicti commissi*, permet de lutter contre l'effet inverse ; qu'un opérateur ne s'installe dans un pays à fort niveau de protection mais à proximité d'un pays moins exigeant en la matière, pouvant ainsi recevoir des produits nocifs que le pays d'accueil ne tolérerait pas.

419 Si la règle est l'application de la loi du for, elle ne doit, cependant, pas contrevenir au principe de non-discrimination qui a pour origine la convention sur la protection de l'environnement¹⁰⁰⁸ et pose comme principe en son article 2 : « Lorsqu'une autorité, située dans un État contractant, envisage l'opportunité d'autoriser une activité nuisible à l'environnement, toute nuisance subie ou qui pourrait être subie par un autre État contractant est considérée comme équivalente à une nuisance causée dans l'État qui accorde l'autorisation. » « Lorsqu'il y aura lieu de déterminer si des activités écologiquement nocives sont autorisées, les nuisances que ces activités causent ou peuvent causer dans un autre Etat contractant équivaldront à des nuisances dans l'État où elles sont effectuées. » On retrouve ce principe aux articles 194 §4¹⁰⁰⁹ et 227¹⁰¹⁰ de la CNUDM.

La non-discrimination concerne à titre principal la pollution transfrontalière¹⁰¹¹. C'est à l'occasion d'une telle pollution que des juges allemands ont appliqué le droit français en lieu et place du droit allemand, loi du for, car plus favorable à la victime¹⁰¹². Le juge peut ainsi être amené à préférer une loi étrangère à la loi du for si elle est plus favorable à la victime.

420 Un bref aperçu de l'approche australienne, n'imposant qu'une assurance aux opérateurs de plates-formes pétrolières, sans pour autant les rendre responsables, et des États-

¹⁰⁰⁸ *Convention nordique sur la protection de l'environnement*, Sotckholm, EMuT, 974: 14, 19 février 1974.

¹⁰⁰⁹ Article 194 §4 CNUDM : « Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire ou maîtriser la pollution du milieu marin, les Etats s'abstiennent de toute ingérence injustifiable dans les activités menées par d'autres Etats qui exercent leurs droits ou s'acquittent de leurs obligations conformément à la Convention. »

¹⁰¹⁰ Article 227 CNUDM : « Lorsqu'ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations, en vertu de la présente partie, les Etats ne soumettent les navires d'aucun autre Etat à aucune discrimination de droit ou de fait. »

¹⁰¹¹ DUPUY P.-M., « La contribution du principe de non-discrimination à l'élaboration du droit international de l'environnement », *Revue québécoise de droit international*, vol. 7, n° 2, 1992, p. 140.

¹⁰¹² Cour d'appel de Sarrebruck, 22 octobre 1957, *Poro c. Houillères du Bassin de Lorraine* ; Tribunal de première instance de Fribourg, 10 juin 1975, *X c. Y*.

Unis qui font peser une responsabilité illimitée sur ces mêmes opérateurs en cas de manquement à leur devoir de diligence, et les difficultés rencontrées par les victimes en droit international privé pour faire valoir leurs droits à réparation, démontre que « l'environnement doit être sauvegardé avant tout par la réglementation »¹⁰¹³.

2) L'apport des conventions régionales

421 La première convention régionale qui nous intéresse est la convention de Paris du 22 septembre 1992 (OSPAR)¹⁰¹⁴, issue de la synthèse des conventions d'Oslo de 1972 sur la lutte contre le déversement de déchets¹⁰¹⁵ et de Paris de 1974 sur les pollutions telluriques¹⁰¹⁶, d'où son nom d'OSPAR (OSlo-PARis). Les principales avancées de la convention sont d'avoir instauré une prévention des risques à la source et d'avoir institué une commission unique (OSPARCOM)¹⁰¹⁷ qui surveille la mise en œuvre de la convention et analyse les bilans de la qualité du milieu fournis par les Parties.

Les pollutions visées sont diverses, notamment la pollution provenant de sources offshore traitée dans son article 5¹⁰¹⁸ et son annexe III¹⁰¹⁹. Depuis 1992, treize recommandations et dix accords concernant les activités offshore ont été signés, dont la décision OSPAR 98/3¹⁰²⁰ qui interdit l'immersion et le maintien sur place des installations

¹⁰¹³ BEURIER J.-P., *Droit international de l'environnement*, 4^{ème} éd., Pédone, Collection «Etudes Internationales», 2010, p. 543.

¹⁰¹⁴ Nations Unies, *Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est*, op. cit., supra notre note 825.

¹⁰¹⁵ Nations Unies, Recueil des Traités, volume 932, n° I-13269, *Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs*, Oslo.

¹⁰¹⁶ *Convention pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique*, Paris, EMuT, 974 : 43.

¹⁰¹⁷ *Ibid.*, art. 10.

¹⁰¹⁸ *Ibid.*, art. 5 : « Les Parties contractantes prennent, individuellement et conjointement, toutes les mesures possibles afin de prévenir et de supprimer la pollution provenant de sources offshore, conformément aux dispositions de la Convention, en particulier dans les conditions prévues à l'annexe III. »

¹⁰¹⁹ *Ibid.*, annexe III, art. 3 al. 1. : « Toute immersion de déchets ou autres matières à partir des installations offshore est interdite. »

¹⁰²⁰ OSPAR Commission, *OSPAR Decision 98/3 on the Disposal of Disused Offshore Installations*, OSPAR 98/14/1-E, Annex 33, 22-23 juillet 1998, [en ligne] < <http://www.ospar.org/documents/dbase/decrecs/decisions/od98-03e.doc>>, consulté le 18 juin 2013.

offshore désaffectées dans la zone maritime couverte par la convention, ce qui est peu au regard des cent quarante recommandations et décisions et cent vingt-huit accords qu'elle a signés durant cette même période¹⁰²¹.

422 L'article 4 de l'annexe III de l'OSPAR stipule que tout rejet ou émission est « soumis à autorisation ou à réglementation par les autorités des Parties contractantes ». Quant à la responsabilité d'éventuels pollueurs, il faut se référer à l'article 22 de la convention selon lequel les Parties contractantes doivent informer régulièrement la Commission des mesures prises pour prévenir et sanctionner de tels actes¹⁰²². Force est donc de s'en remettre aux régimes de responsabilité des États membres à la convention, sans plus de précision ni d'unité.

423 Le caractère lapidaire des dispositions concernant la responsabilité des pollueurs s'explique, notamment, par le fait que la convention OSPAR privilégie la gestion des risques à la source et la collaboration avec l'industrie pétrolière et gazière. Cela se vérifie avec son document intitulé « industrie du pétrole et du gaz en offshore »¹⁰²³ qui vise le développement et l'exécution des programmes et des mesures en ce qui concerne toutes les phases des activités liées aux exploitations offshore.

Des avancées certaines sont, donc, constatées pour la de gestion des risques et la collaboration avec les industriels concernés ; il n'en est pas de même en matière de responsabilité civile des opérateurs au sujet de laquelle la convention OSPAR reste malheureusement peu loquace.

424 Une autre convention aborde spécifiquement la question de la pollution offshore ; il s'agit de la convention de Barcelone¹⁰²⁴. Le PNUE a lancé, en 1975, le « plan bleu »¹⁰²⁵ qui a

¹⁰²¹ OSPAR Commission, *Review of Applicability of Decisions, Recommendations and Other Agreements within the Framework of the OSPAR Convention*, OSPAR 10/23/1, Annex 5, 20-24 septembre 2010, [en ligne], < http://www.ospar.org/html_documents/ospar/html/ospar_decrecs_2011.pdf>, consulté le 18 juin 2013.

¹⁰²² *Convention pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique*, *op. cit.*, art. 22 (a), supra notre note 503 : « les mesures législatives, réglementaires ou autres qu'elles ont prises en vue de la mise en œuvre des dispositions de la Convention et des décisions et recommandations adoptées en application de celle-ci, y compris en particulier les mesures prises afin de prévenir et de sanctionner tout acte contrevenant à ces dispositions. »

¹⁰²³ OSPAR Commission, *Stratégie pour le milieu marin de l'Atlantique du Nord-est - Stratégie de la Commission OSPAR pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-est 2010–2020*, Accord OSPAR 2010-3, p. 21.

¹⁰²⁴ Nations Unies, *Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution*, *loc. cit.*, supra notre note 740.

proposé une évaluation de l'état de la mer Méditerranée et l'élaboration d'une convention, ce qui a débouché, en 1976, sur la convention de Barcelone.

Celle-ci a instauré un système à deux niveaux. Le premier est constitué d'une convention-cadre indiquant les obligations minimales des États membres. Le second est constitué, quant à lui, de protocoles additionnels, signés en même temps que la convention ou ultérieurement. Cela permet une adaptation au développement économique de chaque partie. Des objectifs sont fixés à chacune d'entre elles afin qu'elles appliquent lesdits protocoles aussi vite que leur économie le leur permet.

Cette flexibilité assortie d'obligations à respecter a fait de cette convention un modèle qui a été qualifié de « système de Barcelone » et a inspiré le PNUE dans dix mers régionales¹⁰²⁶.

425 La convention est accompagnée de six protocoles additionnels, respectivement relatifs aux immersions, à la pollution tellurique, aux aires spécialement protégées, aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée, à l'exploitation du plateau continental, du fond et du sous-sol de la mer et enfin, au transport transfrontalier de déchets dangereux.

426 Le protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol¹⁰²⁷ est entré en vigueur le 24 mars 2011 après n'avoir été ratifié que par sept parties¹⁰²⁸. L'Union européenne ne l'a, d'ailleurs, ratifié que dernièrement¹⁰²⁹.

427 Afin d'atteindre ses objectifs qui sont, notamment, d'intégrer l'environnement dans le développement économique et social des pays riverains de la Méditerranée et de renforcer

¹⁰²⁵ PNUE, *Plan d'action pour la Méditerranée*, WG.2/5, 1975.

¹⁰²⁶ BEURIER J.-P., *Droit international de l'environnement*, op. cit., p. 239, supra notre note 1013.

¹⁰²⁷ Nations Unies, *Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol*, Madrid, EMuT, 976 : 13/E, 14 octobre 1994.

¹⁰²⁸ Albanie, Chypres, Union européenne, Libye, Maroc, Syrie, Tunisie.

¹⁰²⁹ *Décision 2013/5/UE du Conseil du 17 décembre 2012 relative à l'adhésion de l'Union européenne au protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol - Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol*, JOUE n° L 004 du 9 janvier 2013, pp. 0013-0033.

leur solidarité, la convention de Barcelone encourage les États membres à coopérer dans les domaines de la science et de la technologie mais également à élaborer des procédures appropriées concernant la détermination de la responsabilité et la réparation des dommages en cas de pollution. L'article 27 du protocole offshore le stipule clairement dans son premier alinéa¹⁰³⁰. Cette volonté de coopération se retrouve à l'article 28 qui prévoit des mécanismes de règlement des différends et d'arbitrage en cas de divergences entre les Parties sur l'interprétation ou l'application de la convention¹⁰³¹.

428 Cependant, aucune procédure de coopération en matière de responsabilité n'a encore été instaurée et conformément à l'article 27 al. 2, il appartient donc aux Parties de vérifier que les opérateurs sont assurés pour les dommages par pollution et que les responsables d'une pollution marine seront poursuivis par les autorités compétentes¹⁰³².

Cette situation est aggravée par le fait que la déclaration de Catane¹⁰³³ n'a fait aucune mention du protocole offshore, ce qui pouvait laisser à penser qu'il sombrait dans l'oubli. Son

¹⁰³⁰ Nations Unies, *Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et son sous-sol*, op. cit., art. 27 al. 1^{er}, supra notre note 1027 :

« Les Parties s'engagent à coopérer dès que possible pour élaborer et adopter des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant des activités visées au présent Protocole, conformément à l'article 12 de la Convention. »

¹⁰³¹ Nations Unies, *Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution*, op. cit., art. 28, supra notre note 740 :

« 1. Si un différend surgit entre des Parties contractantes à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention ou des protocoles, ces Parties s'efforcent de le régler par voie de négociation ou par tout autre moyen pacifique de leur choix.

2. Si les Parties concernées ne peuvent régler leur différend par les moyens mentionnés au paragraphe précédent, le différend est d'un commun accord soumis à l'arbitrage dans les conditions définies dans l'annexe A à la présente Convention. Convention de Barcelone 15

3. Toutefois, les Parties contractantes peuvent à n'importe quel moment déclarer reconnaître comme obligatoire de plein droit et sans convention spéciale à l'égard de toute autre Partie acceptant la même obligation l'application de la procédure d'arbitrage conformément aux dispositions de l'annexe A. Une telle déclaration est notifiée par écrit au Dépositaire qui en donne communication aux autres Parties. »

¹⁰³² Nations Unies, *Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et son sous-sol*, Madrid, op. cit., art. 27 al. 2, supra notre note 1027 :

« En attendant l'instauration de ces procédures, chaque partie :

- a) Prend toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les opérateurs sont tenus responsables des dommages causés par les activités et sont tenus de verser promptement une réparation adéquate ;
- b) Prend toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que les opérateurs sont et demeurent couverts par une assurance ou autre garantie financière dont la nature et les conditions seront précisées par la Partie contractante en vue d'assurer la réparation des dommages causés par les activités couvertes par le présent Protocole. »

¹⁰³³ PAM/PNUE, *Déclaration de Catane*, loc. cit., supra notre note 827.

entrée en vigueur le 24 mars 2011 et sa ratification récente par l'Union européenne, qui a de réelles ambitions en la matière, permettant toutefois de croire qu'il retrouve son actualité.

429 Force est de constater, cependant actuellement, que le protocole n'apporte pas de solution à la question d'une mise en jeu uniformisée de la responsabilité des opérateurs offshore. Tout comme dans le cas de la convention OSPAR, il faut s'en remettre aux législations étatiques. Peut-être faut-il placer nos espoirs dans les initiatives des industriels.

430 Face à l'accroissement du nombre de plates-formes pétrolières dans les eaux de l'Europe du nord-ouest et dans l'attente de la ratification de la convention sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin (*CLEE*)¹⁰³⁴, l'industrie pétrolière a créé une association (*The Offshore Pollution Liability Association*)¹⁰³⁵ chargée de développer et gérer un accord grâce auquel les compagnies concernées acceptent d'assumer les frais résultant d'une éventuelle pollution par hydrocarbures : l'*Offshore Pollution Liability Agreement*¹⁰³⁶ (*OPOL*). L'*OPOL* s'applique aux installations pétrolières, à savoir les puits, les unités de forage, les unités de stockage ou de chargement. Elle ne concerne pas, en revanche, les puits abandonnés ou les installations de production et d'acheminement de gaz.

La responsabilité, telle que définie par l'*OPOL*, est limitée à cent vingt-cinq millions de dollars US pour tous les dommages causés par la pollution et cent vingt-cinq millions de dollars US supplémentaires pour couvrir les mesures de remise en état, soit un total de deux cent cinquante millions de dollars US par accident.

En outre, chaque adhérent à l'*OPOL* doit fournir, au titre de sa responsabilité civile, une garantie financière d'un montant de deux cent-cinquante millions de dollars US par accident et d'un montant annuel total de cinq cents millions de dollars US. Cette garantie financière est prise en compte par le gouvernement britannique et le *Department of Energy and Climate Change* (*DECC*) lors de la délivrance des permis. Une attention toute particulière est portée à la place accordée par les opérateurs aux recommandations faites par le *DECC*

¹⁰³⁴ Convention sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin, *op. cit.*, supra notre note 811.

¹⁰³⁵ [en ligne] <<http://www.opol.org.uk>>, consulté le 19 juin 2013.

¹⁰³⁶ [en ligne] <<http://www.opol.org.uk/agreement.htm>>, consulté le 19 juin 2013.

dans ses directives¹⁰³⁷. Le gouvernement britannique considère, alors, que la couverture financière démontrée dans le cadre de l'OPOL est suffisante.

431 Ce bref aperçu des principes de l'OPOL ne remet pas en cause les réflexions sur la nécessité d'une convention internationale relative aux activités offshore, mais démontre que les industriels ont su instaurer un régime de responsabilité en cas de dommages par pollution qui, de surcroît, a été pris en compte par l'administration britannique. Certes, il s'agit d'une responsabilité limitée, mais elle a été acceptée dans son principe et n'a pas, pour le moment, été remise en cause.

432 De manière plus générale, il apparaît que si la responsabilité des opérateurs offshore est en principe illimitée, elle est difficile à mettre en jeu. La solution idéale serait de disposer, où que se trouvent des plates-formes pétrolières, de textes nationaux ou régionaux prévoyant les conditions de responsabilité des opérateurs¹⁰³⁸. La crainte des tenants d'une convention internationale en la matière est que certaines zones maritimes ne soient dénuées de texte allant dans ce sens.

En Europe, un pas a été franchi en mai 2013 sur proposition du Parlement européen et du Conseil avec l'adoption de la résolution législative relative à la sécurisation des activités de prospection, d'exploration et de production pétrolières et gazières en mer¹⁰³⁹. Cette résolution, modifiant la directive 2004/35, pose les principes d'une responsabilité des opérateurs, reprend les principes de *safety cases* et encourage une coopération internationale. Espérons que la politique de l'Union européenne en la matière ne soit pas source de confusion¹⁰⁴⁰.

¹⁰³⁷ Department of Energy and Climate Change (DECC), *Guidance Note to UK Offshore Oil and Gas Operators on the Demonstration of Financial Responsibility Before Consent May Be Granted for Exploration & Appraisal Wells on the UKCS*, 1^{er} janvier 2013, [en ligne], <https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=2&ved=0CDgQFjAB&url=https%3A%2F%2Fwww.gov.uk%2Fgovernment%2Fuploads%2Fsystem%2Fuploads%2Fattachment_data%2Ffile%2F68885%2F7265--financial-responsibility-guidelines.doc&ei=5nLBUb3-GoqHhQelmlHoBw&usg=AFQjCNF8rXfpUps6QFeedfSVieyAPwwYpA&sig2=hfyZPqQye0DQmowTjGylaA&bvm=bv.47883778,d.ZG4>, consulté le 19 juin 2013.

¹⁰³⁸ RÉMOND-GOUILLOUD M., « Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer », *DMF* 1977, p. 677 : « Le caractère illimité du risque encouru appelle des solutions originales qui s'harmonisent mal avec les limitations de responsabilité usuelles en matière maritime. »

¹⁰³⁹ *Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 21 mai 2013 en vue de l'adoption de la directive 2013/.../UE du Parlement européen et du Conseil relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE*, 2011/0309(COD), 21 mai 2013.

¹⁰⁴⁰ BOISSON P., « La politique européenne de la sécurité maritime. Source d'efficacité? », in *L'Union européenne et la mer*, CUDENNEC A. et GUEGUEN HALLOUET G. (ss dir.), Paris, Pédone, 2007, p. 329.

Section 2 Des méthodologies transposées au transport maritime

433 L'efficacité des *safety cases* a été démontrée, tout comme leur caractère précurseur. La complexité des plates-formes pétrolières l'exigeait. L'évolution du transport maritime et du regard posé par les « terriens » sur les pollutions marines ont rendu nécessaire une révision des méthodes employées jusqu'alors. Peut-on parler de transposition des méthodologies provenant des exploitations offshore au transport maritime ?

434 La simple analyse de l'évaluation formelle de sécurité (*FSA*) (A) développée par l'OMI¹⁰⁴¹ qui a adopté la vision systémique qui prévaut depuis longtemps dans le domaine offshore permet de répondre affirmativement à cette question.

435 Une gestion des risques efficace ne peut se limiter à l'étude des normes pour déterminer si elles seront prescriptives ou incitatives. Il est nécessaire de se pencher sur l'objet même des risques maritimes : le navire. C'est ce sur quoi travaillent les prescripteurs des normes en fonction d'objectifs généraux de sécurité (*GBS*) (B).

¹⁰⁴¹ Sur l'action normative de l'OMI face à de nouvelles contraintes politiques, économiques et sociales : LEFEBVRE-CHALAIN H., *La stratégie normative de l'Organisation Maritime (OMI)*, op. cit., supra notre note 273.

436 Les finalités traditionnelles du droit et des normes qui l'accompagnent sont, entre autres, la justice, l'ordre, l'égalité, la fraternité et la propriété¹⁰⁴². Ces dernières années, a émergé une nouvelle finalité concernant les conditions de vie et l'accès à un environnement sain¹⁰⁴³. Une norme n'a de sens que si elle permet d'atteindre le but qui lui a été assigné et qu'elle ne devient pas un obstacle dans la prise de décision.

437 L'un des objectifs de la FSA est d'être un outil d'aide à la décision. En outre, elle ne doit pas constituer une entrave pour les acteurs économiques. Pour cela, elle s'appuie sur une démarche qui présente deux caractéristiques : une amélioration continue proactive qui est probabiliste (A) et une influence économique (B).

¹⁰⁴² TERRÉ F., *Introduction générale au droit*, 8^e éd., Dalloz, Collection «Précis», 2009, p. 153.

Sur les fonctions du droit : ARNAUD A.-J. (ss dir.), « Les fonctions du droit », *Dictionnaire encyclopédique de théorie et de sociologie du droit*, 2^{ème} éd., LGDJ, 1993, p. 266.

¹⁰⁴³ ROMI R., *Droit et administration de l'environnement*, Montchrestien, 7^{ème} éd., coll. «Domat Droit public», 2010, p. 1.

A) Une démarche d'amélioration continue proactive

438 A la suite du désastre du HERALD OF FREE ENTERPRISE la Chambre des Lords, sous la direction de Lord CARVER, a rendu, en 1992, un rapport préconisant pour chaque navire une approche basée sur la réglementation *safety case*. Cette réglementation a été élaborée par le Royaume-Uni après l'accident de la plate-forme pétrolière PIPER-ALPHA sur proposition du rapport Cullen¹⁰⁴⁴. Elle impose aux opérateurs de démontrer aux autorités compétentes que leurs installations sont sûres et que leur politique de gestion des risques assure une sécurité optimale¹⁰⁴⁵.

Devant l'impossibilité d'instaurer un processus de *safety case* pour chaque navire, et après avoir rappelé que le monde maritime était fortement imprégné d'une culture de certification, le gouvernement britannique n'a donc pas retenu cette proposition.

439 Reprenant la logique d'une approche globale des risques, le Royaume-Uni a soumis en 1993 une proposition au Comité de la sécurité maritime (MSC)¹⁰⁴⁶.

¹⁰⁴⁴ UK Health and Safety Executive, *The Offshore Installations (Safety Case) Regulation 1992*, loc. cit., [en ligne] <<http://www.legislation.gov.uk/uksi/1992/2885/made>>, consulté le 7 septembre 2011.

¹⁰⁴⁵ UK Health and Safety Executive, *The Offshore Installations (Safety Case) Regulations 2005*, op. cit., [en ligne] <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2005/3117/pdfs/uksi_20053117_en.pdf>, consulté le 7 septembre 2011.

Règle 12 :

«The duty holder [...] shall [...] demonstrate that :

(a) his management system is adequate to ensure -

(i) that the relevant statutory provisions will, in respect of matters within his control, be complied with; and

(ii) the satisfactory management of arrangements with contractors and sub-contractors;

(b) he has established adequate arrangements for audit and for the making of reports thereof;

(c) all hazards with the potential to cause a major accident have been identified; and

(d) all major accident risks have been evaluated and measures have been, or will be, taken to control those risks to ensure that the relevant statutory provisions will be complied with.»

Traduction libre :

« L'opérateur devra démontrer que :

(a) sa gestion est en mesure d'assurer -

(i) que les dispositions législatives pertinentes seront, en ce qui concerne les matières relevant de son contrôle, respectées ; et

(ii) la gestion satisfaisante des accords passés avec les contractants et les sous-traitants ;

(b) il a mis en place des dispositions adéquates pour la réalisation d'audits et l'élaboration de rapports ;

(c) tous les aléas pouvant potentiellement générer un accident majeur ont été identifiés ; et

(d) tous les risques d'accidents majeurs ont été évalués et que des mesures ont été, ou seront, prises pour maîtriser ces risques afin de s'assurer que les dispositions statutaires appropriées seront respectées. »

¹⁰⁴⁶ OMI, MSC 62/24/3: *UK Submission to the Maritime Safety Committee. Formal Safety Assessment*, 2 mars 1993.

Lors sa soixante-huitième cession, le *MSC* et le Comité de protection du milieu marin (*MPEC*), à l'occasion de sa quarantième cession, ont approuvé les lignes directrices de cette proposition qui ont été publiées sous forme d'un guide intérimaire pour l'application de la *FSA*¹⁰⁴⁷. Un groupe *FSA* (*Formal Safety Assessment*) a été créé afin d'aborder le traitement des accidents maritimes sous un nouvel angle, selon une approche fondée sur la gestion des risques à la source.

Les travaux de ce groupe, qui a contribué à l'élaboration du Code ISM, de la directive A.850(20)¹⁰⁴⁸ et à l'étude relative à la fatigue des équipages, ont abouti, en 2002 à l'élaboration d'un guide détaillant la méthodologie de la *FSA*¹⁰⁴⁹, dans la continuité de celui du 4 août 1997. Cette méthodologie d'évaluation vise à renforcer la sécurité maritime à l'aide d'une analyse des risques et de la pratique du bilan coûts-avantages, ce qui constitue une innovation : l'objectif final étant de parvenir à un équilibre entre les impératifs techniques et opérationnels de sécurité, ceux de coûts et de protection de l'environnement. Grâce à une méthode rigoureuse et une transparence accrue du processus décisionnel, elle permet, également de disposer d'un outil d'aide à la décision lorsque des difficultés apparaissent dans le choix des décisions à prendre en matière de réduction des risques. Cela constitue une première innovation.

440 La seconde réside dans le fait que la *FSA* « est un outil qui peut aider à évaluer de nouvelles règles [...] ou à effectuer une comparaison entre les règles existantes et les règles telles qu'elles pourraient être améliorées »¹⁰⁵⁰. Il s'agit donc d'une démarche d'amélioration continue fondée sur le retour d'expérience.

¹⁰⁴⁷ OMI, *MSC/Circ. 829-MEPC/Circ. 335: Directives intérimaires pour l'application de l'évaluation formelle de sécurité (FSA) au processus d'élaboration de règles de l'OMI*, 1997.

¹⁰⁴⁸ OMI, *Résolution A.850(20) : Optique, principes et objectifs concernant l'élément humain*, 1997.

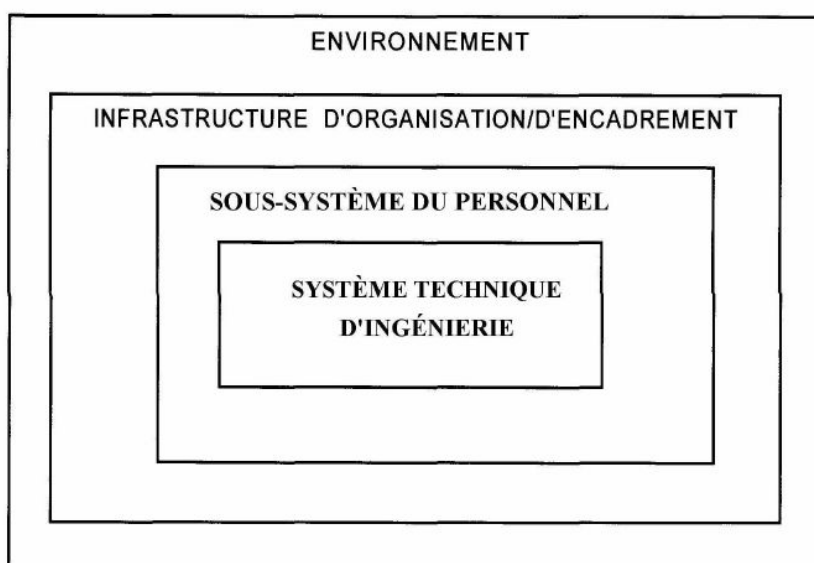
¹⁰⁴⁹ OMI, *MSC/Circ. 1023-MEPC/Circ. 392 : Directives pour l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) à utiliser dans le cadre du processus de l'élaboration de règles de l'OMI*, 2002.

OMI, *MSC 83/INF.2 : Texte consolidé des directives pour l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) à utiliser dans le cadre du processus de l'élaboration de règles de l'OMI (MSC/Circ.1023-MEPC/Circ.392)*, 2007.

¹⁰⁵⁰ OMI, *MSC/Circ. 1023-MEPC/Circ. 392 : Directives pour l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) à utiliser dans le cadre du processus de l'élaboration de règles de l'OMI*, *Ibid.*, Annexe, 1.1.2.

441 La FSA présente, donc, quatre caractéristiques : elle est proactive¹⁰⁵¹, car elle anticipe et gère les risques « avant que les accidents graves ne se produisent »¹⁰⁵² ; transparente¹⁰⁵³ ; systématique, grâce à l'utilisation d'un processus clairement défini et structuré ; rentable car elle évalue « les coûts et les avantages des options »¹⁰⁵⁴ envisagées pour ensuite les comparer.

442 Enfin, un navire n'est pas un élément isolé du transport maritime. Il interagit avec son milieu, ses composants et systèmes. C'est pourquoi l'approche du navire et de son environnement¹⁰⁵⁵, recommandée par les directives MSC/Circ.1023/MEPC/Circ.392, est systémique, afin de placer le navire au centre d'un système intégré, comme l'indique la figure 3 des directives mentionnées (schéma 9).



9 - Composantes du système intégré¹⁰⁵⁶

¹⁰⁵¹ Pour plus détails sur la question de la réactivité et de la proactivité : PSARAFTIS H.N., « Maritime Safety: To Be or Not to Be Proactive », *WMU Journal of Maritime Affairs*, 1, 2002, pp. 3–16 ; PSARAFTIS, H.N., « Maritime Safety in the Post-Prestige Era », *Marine Technology & SNAME News*, vol. 43, n°2, 2006.

¹⁰⁵² OMI, MSC/Circ. 1023-MEPC/Circ. 392 : *Directives pour l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) à utiliser dans le cadre du processus de l'élaboration de règles de l'OMI*, op. cit., 3, supra notre note 1049.

¹⁰⁵³ *Ibid.*

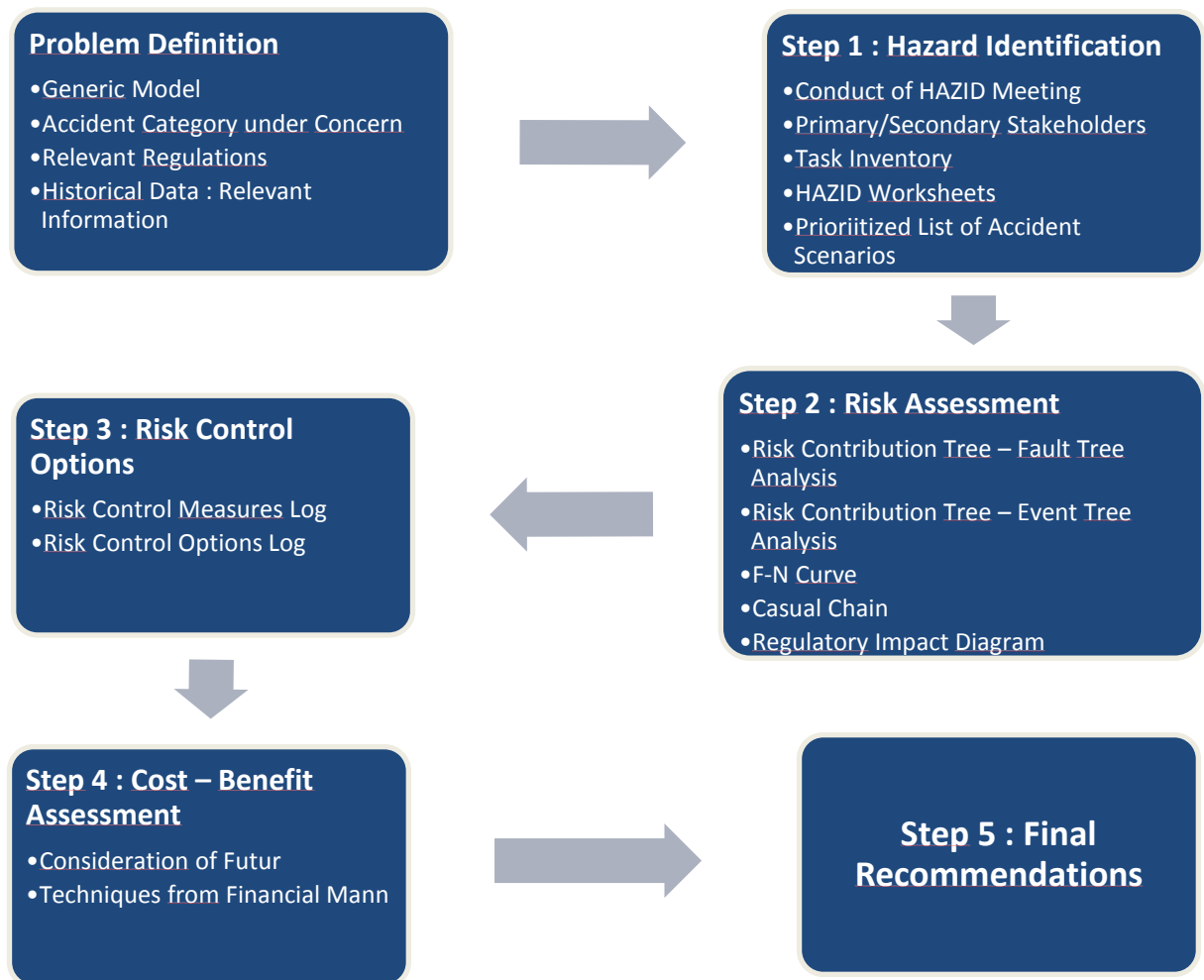
¹⁰⁵⁴ *Ibid.*, 2.

¹⁰⁵⁵ *Ibid.*, Annexe, 4.2.4 : « Le système technique et mécanique est intégralement lié aux passagers et à l'équipage, qui relèvent du comportement des individus. Les passagers et l'équipage sont en interaction avec l'infrastructure d'organisation et d'encadrement et le personnel participant à l'exploitation, à l'entretien et à la gestion des navires de la flotte. Ces systèmes sont liés au milieu extérieur, qui subit les pressions et les influences exercées par toutes les parties intéressées du secteur maritime et par le public. Chacun de ces systèmes est soumis à l'influence dynamique des autres. »

¹⁰⁵⁶ *Ibid.*, Annexe, figure 3, p. 18.

B) Une démarche probabiliste d'influence économique

443 L'évaluation formelle de sécurité répond à une méthode dont les étapes sont au nombre de cinq (schéma 10).



10 - Organigramme de la méthodologie FSA ¹⁰⁵⁷

444 La première d'entre elles, nommée *HAZID* (*Hazard Identification*) consiste à identifier et classer les dangers afin de cerner les risques qui devront être appréhendés et de les filtrer par ordre d'importance (fréquence et sévérité). Cette étape peut faire appel à de

¹⁰⁵⁷ Inspiré de GUARIN L., KONVESSIS D., VASSALOS D., « Safety level of damaged ROPAx ships : Risk modelling and cost-effectiveness analysis », *Ocean Engineering*, vol. 36, Septembre 2009, pp. 941–952.

nombreux spécialistes en fonction des dangers à identifier : experts en techniques d'évaluation des risques, en matière de rassemblement et d'analyse de données statistiques, qui sauront prendre en compte les questions liées à l'élément humain, en matière de réglementation applicable...

445 Une des interrogations qui se posent au sujet de l'identification des dangers, peut sembler anecdotique mais avoir de lourdes conséquences, est de savoir si l'on doit utiliser les données historiques et les bases de données existantes. Le principal inconvénient de cette démarche, comme le souligne Christos Kontovas¹⁰⁵⁸, est qu'elle ne prend pas en compte les évolutions technologiques ni les nouveaux risques. Elle n'est donc pas proactive. Lesdites bases de données peuvent en outre contenir des informations incomplètes ou fausses. Elles sont certes susceptibles de fournir des statistiques sur les zones accidentogènes mais sont d'une moindre utilité pour identifier les causes d'un accident. Elles sont, par conséquent, utiles mais en appui des méthodes probabilistes¹⁰⁵⁹.

446 Les risques identifiés vont, ensuite, être classés en fonction de leur fréquence (schéma 11) et de leur gravité (schéma 12).

FI	FRÉQUENCE	DÉFINITION	F (par année de vie du navire)
7	Fréquent	Susceptible de se produire une fois par mois à bord d'un navire	10
5	Raisonnablement probable	Susceptible de se produire une fois par an dans une flotte de dix navires, c'est-à-dire un certain nombre de fois au cours de la durée de vie du navire	0,1
3	Rare	Susceptible de se produire une fois par an dans une flotte de 1000 navires, c'est-à-dire susceptible de se produire au cours de la durée de vie totale de plusieurs navires similaires	10 ⁻³
1	Extrêmement rare	Susceptible de se produire une fois au cours de la durée de vie totale (20 ans) d'une flotte de 5000 navires	10 ⁻⁵

11 - Indice de fréquence ¹⁰⁶⁰

¹⁰⁵⁸ KONTOVAS C. A., PSARAFTIS H. N., « Formal Safety Assessment: A Critical Review », *Marine Technology & SNAME News*, vol. 46, n°1, 2009, pp. 45–59.

¹⁰⁵⁹ Pour plus d'informations sur l'utilisation des bases de données : DEVANNEY J., « Uses and Abuses of Ship Casualty Data », *Center for Tankship Excellence*, 2008, [en ligne] <<http://www.c4tx.org>>, consulté le 13 septembre 2011.

¹⁰⁶⁰ OMI, *MSC/Circ. 1023-MEPC/Circ. 392 : Directives pour l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) à utiliser dans le cadre du processus de l'élaboration de règles de l'OMI*, op. cit., Annexe, Appendice 4, p. 45, supra notre note 1049.

SI	GRAVITÉ	EFFETS SUR LA SÉCURITÉ DES PERSONNES	EFFETS SUR LE NAVIRE	S (équivalent -morts)
1	Mineure	Lésions corporelles simples ou légères	Dommmage localisé au matériel	0,01
2	Significative	Lésions corporelles multiples ou graves	Dommmage peu important au navire	0,1
3	Grave	Un mort ou des lésions corporelles multiples graves	Dommmage grave	1
4	Catastrophique	Plusieurs morts	Perte totale	10

12 - Indice de gravité ¹⁰⁶¹

Sachant qu'un risque est le produit de la probabilité de survenance d'un évènement et de ses conséquences¹⁰⁶², une matrice des risques est élaborée en combinant les indices de fréquence et de gravité (schéma 13).

FI	FRÉQUENCE	GRAVITÉ (SI)			
		1	2	3	4
		Mineure	Significative	Grave	Catastrophique
7	Fréquent	8	9	10	11
6		7	8	9	10
5	Raisonnement probable	6	7	8	9
4		5	6	7	8
3	Rare	4	5	6	7
2		3	4	5	6
1	Extrêmement rare	2	3	4	5

13 - Indice de risque ¹⁰⁶³

447 Cette matrice peut surprendre les cyndinologues car elle ne reprend aucune des méthodes connues d'estimation de la criticité, que cela soit la norme MIL-STD-1629A¹⁰⁶⁴ à l'origine de la méthode AMDEC, la norme MIL-STD-1629A¹⁰⁶⁵ utilisée dans la sûreté des

¹⁰⁶¹ *Ibid.*, p. 46.

¹⁰⁶² LE RAY J., *Gérer les risques - Pourquoi? Comment?*, AFNOR, 2010, p. 10.

¹⁰⁶³ *Ibid.*

¹⁰⁶⁴ DOD, *Procedures for Performing a Failure Mode, Effects and Criticality Analysis*, Novembre 1980.

¹⁰⁶⁵ DOD, *Standard Practice for System Safety*, Février 2000.

systèmes, la grille de cotation proposée par la circulaire MMR (mesure de maîtrise des risques)¹⁰⁶⁶ ou la méthode Kinney-Wiruth¹⁰⁶⁷ développée par le Centre d'armement naval américain. On peut, cependant, penser que la FSA saura évoluer et s'inspirer de ces méthodes comme a su le faire l'industrie pétrolière.

448 La deuxième étape porte sur l'analyse des risques. Elle consiste à approfondir l'analyse des causes et conséquences des scénarii élaborés à l'étape précédente et à en qualifier les risques : pour l'individu, pour l'environnement, pour les biens. Les risques qualifiés vont, ensuite être classés grâce au principe ALARP.

449 L'objet de la troisième étape est l'identification d'options de maîtrise des risques¹⁰⁶⁸ (*RCO : Risk Control Options*) dont les propositions de réglementation s'inspireront.

Les *RCO* sont constituées des différentes mesures de maîtrise des risques¹⁰⁶⁹ (*RCM : Risk Control Measures*) identifiées par les experts. Le fruit de cette étape sera une liste de *RCO* qui seront analysées à l'étape suivante.

450 La quatrième étape constitue à évaluer les avantages et les coûts engendrés par l'éventuelle mise en œuvre de chaque *RCO*, et à comparer ces derniers grâce à un indice coût-efficacité (*Cost Benefice Analysis*). Les mesures permettant d'abaisser la probabilité d'une perte humaine seront classées grâce au « coût brut de la prévention d'un mort (*CAF : Cost of Averting a Fatality*). Les directives indiquent, de façon non exhaustive, ce qui pourrait être considéré comme un coût ou un avantage¹⁰⁷⁰.

¹⁰⁶⁶ Circulaire du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003, texte non paru au JORF, [en ligne] <http://circulaires.legifrance.gouv.fr/pdf/2012/12/cir_36236.pdf>, consulté le 20 mai 2013.

¹⁰⁶⁷ KINNEY G. F., WIRUTH A. D., « Practical Risk Analysis for Safety Management », *Naval Weapons Center - Technical Publication*, 5855, 1976, p. 21.

¹⁰⁶⁸ OMI, MSC/Circ. 1023-MEPC/Circ. 392 : Directives pour l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) à utiliser dans le cadre du processus de l'élaboration de règles de l'OMI, op. cit., Annexe, 2, p. 5, supra notre note 1048 : « Combinaison de mesures de maîtrise des risques. »

¹⁰⁶⁹ Ibid. : « Moyen de maîtriser un élément de risque donné ».

¹⁰⁷⁰ Ibid., Annexe, 8.1.2 : « Les coûts devraient être établis sur la base du cycle de vie et peuvent englober coûts initiaux, coûts d'exploitation, de formation, d'inspection, d'homologation, de démantèlement, etc. Les avantages peuvent inclure, outre l'allongement de la durée de vie moyenne des navires, une réduction des pertes humaines, des lésions corporelles, des accidents, des dommages à l'environnement, des frais de nettoyage, des indemnités dues au titre de la responsabilité civile, etc. »

451 La cinquième et dernière étape a pour objectif d'aboutir à des recommandations qui seront des outils d'aide à la décision. Outre une comparaison de différents dangers identifiés, individuels ou collectifs¹⁰⁷¹, les recommandations doivent prendre en compte toutes les parties intéressées et proposer des mesures simples et pratiques. En effet, si la FSA s'appuie sur de nombreuses méthodes d'analyse des risques (arbre des défaillances, FMEA, HAZOP...), elle doit, avant tout, rester un outil permettant aux décideurs de l'OMI d'évaluer les effets des modifications des règles existantes envisagées.

452 Les tragédies de l'ESTONIA et du DERBYSHIRE illustrent l'intérêt de la FSA. A la suite du drame de l'ESTONIA, qui avait fait huit cent cinquante-deux morts, une étude FSA a été diligentée afin d'évaluer la pertinence de zones d'atterrissage pour hélicoptères obligatoires à bord de tous les navires à passagers¹⁰⁷². Elle a débouché sur une obligation pour tous les navires à passager de se doter d'une zone d'atterrissage destinée aux hélicoptères avant le 1^{er} juillet 1997 au plus tard.

Or, une étude présentée par Det Norske Veritas pour la Norvège et l'ICCL¹⁰⁷³, a démontré que cette mesure ne se justifiait pas en termes de coûts d'efficacité. En effet, le CAF, qui avait été évalué à trois millions de dollars US, a été setimé par cette étude à trente-sept millions de dollars US, ce qui a conduit l'OMI à revoir sa position avant même que le règlement n'entre en vigueur.

453 La réflexion sur le naufrage du DERBYSHIRE en 1980, qui avait entraîné la mort de quarante-quatre membres d'équipages et passagers, a abouti, bien des années après, à une étude FSA¹⁰⁷⁴ sur les vraquiers, l'« *International Collaborative FSA Study* ». Menée par la Grande-Bretagne, cette étude a conclu à la nécessité de rendre obligatoire le système des

¹⁰⁷¹ *Ibid.*, Annexe, Appendice 5, 1 : « Il existe deux mesures fondamentales du risque, le risque individuel et le risque collectif. Il faut que le risque soit acceptable à la fois pour l'individu et pour la société. Le risque individuel est celui que court un individu pris isolément, tandis que le risque collectif est celui que présente un accident grave pour la société. »

¹⁰⁷² OMI, MSC 69/14/6: *Norway and ICCL Submission to the Maritime Safety Committee. Formal Safety Assessment of Helicopter on Passenger Ships*, 6 mars 1998.

¹⁰⁷³ SKJONG R. et al., *Formal Safety Assessment of Helicopter Landing Area on Passenger Ships as a Safety Measure*, DNV, Rapport 97-2053, 1997.

¹⁰⁷⁴ OMI, MSC 76/5/5: *Bulk Carrier Safety - International Collaborative FSA Study - Final Report Submitted by the United Kingdom*, 13 septembre 2002.

doubles coques pour les vraquiers¹⁰⁷⁵. Les études menées par le Japon¹⁰⁷⁶ et l'IACS¹⁰⁷⁷ sont arrivées à la même conclusion.

Lors de la soixante-dix-huitième session du MSC, la Grèce a cependant présenté une étude menée de façon identique, mais concluant que le système des doubles coques n'était pas la panacée, le remède aux naufrages des vraquiers¹⁰⁷⁸, position qui a entraîné des débats houleux. La proposition de rendre obligatoire les doubles coques pour les vraquiers a finalement été rejetée par trente-deux voix contre vingt-deux pour et quinze abstentions.

454 Certains acteurs ont estimé que cet épisode a mis en évidence les faiblesses de la FSA et l'a durablement affaiblie. À l'instar de Christos Kontovas¹⁰⁷⁹, nous pensons que ces tensions n'ont pas remis en cause la valeur de ce processus mais, au contraire, ont été l'occasion d'affirmer son utilité et son originalité tout en promouvant une indispensable transparence.

455 Afin de donner à la procédure de la FSA la plus grande souplesse, l'annexe 3 des directives MSC/Circ. 1022/MEPC/Circ. 391¹⁰⁸⁰ définit deux applications possibles de la FSA. Soit par un État Membre ou une organisation bénéficiant du statut consultatif auprès de l'OMI, soit par un comité ou un organe subsidiaire désigné.

¹⁰⁷⁵ *Ibid.*, Annexe 2, RCO B5.

¹⁰⁷⁶ OMI, MSC 75/5/2: *Bulk Carrier Safety - Report on FSA Study on Bulk Carrier Safety Submitted by Japan*, 12 février 2002.

¹⁰⁷⁷ OMI, MSC 74/5/4: *Bulk Carrier Safety - Formal Safety Assessment Fore-end watertight integrity Submitted by IACS*, 26 février 2001.

¹⁰⁷⁸ OMI, MSC 78/Inf.6: *Bulk Carrier Safety - Comparative FSA study on single- and double-side skin bulk carriers*, 6 février 2004 ; OMI, MSC 78/5/1: *Bulk Carrier Safety - Comparative Study of Single and Double Side Skin Bulk Carriers Submitted by Greece*, 20 février 2004, p. 9: « In summary, the introduction of DSS construction on bulk carriers may improve maintenance of the inner skin but it would also exacerbate problems of inspection, maintenance and repairs of the internal spaces. It is a case of reducing a risk and creating another, thus making it uncertain. »

Traduction libre :

« En résumé, l'introduction du système de la double coque sur les navires vraquiers peut améliorer l'entretien de la coque interne mais il pourrait également aggraver les problèmes d'inspection, de maintenance et de réparation des espaces internes. Il s'agit d'un cas de réduction d'un risque et de la création d'un autre, le rendant donc incertain. »

¹⁰⁷⁹ KONTOVAS C. A., PSARAFITIS H. N., « Formal Safety Assessment: A Critical Review », *op. cit.*, p. 5, *supra* notre note 1058.

¹⁰⁸⁰ OMI, MSC/Circ. 1022-MEPC/Circ. 391 : *Conseils sur l'utilisation du processus d'analyse de l'élément humain (HEAP) et de l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) dans le cadre du processus d'élaboration des règles de l'OMI*, 2002.

Dans l'hypothèse de l'application de la *FSA* par un État membre, ce dernier devra soumettre les résultats de son étude à un comité ou un organe subsidiaire. Si des zones d'ombres subsistent après cet examen, un groupe de travail *ad hoc* sera chargé de l'approfondir et d'éclairer au mieux le comité ou l'organe subsidiaire. Cela permettra, donc, d'adapter la procédure en fonction de la clarté plus ou moins importante de l'étude *FSA* en question.

Lorsque l'application de la *FSA* est le fait d'un comité ou d'un organe subsidiaire dédié, ce qui est le cas pour une « proposition qui a une portée considérable »¹⁰⁸¹, le comité a le choix de faire réaliser l'étude soit par un sous-comité soit par un ou plusieurs États membres, sur la base du volontariat¹⁰⁸². Si l'étude est effectuée par un sous-comité, le comité peut créer un groupe de travail qui sera chargé de la coordonner, le sous-comité suivant son évolution grâce à des comptes rendus sur l'état des travaux.

456 Le principe des *safety cases*, proposé en 1992 par Lord Cullen en droit anglais dans le domaine maritime, préexistait en droit français dans le domaine industriel. Le décret du 21 septembre 1977¹⁰⁸³, pris en application de la loi du 19 juillet 1976¹⁰⁸⁴, avait instauré, par son article 3 (5°), les études de dangers qui devaient « justifier les mesures propres à [...] réduire la probabilité et les effets » des ceux-ci au sein des ICPE.

La Directive SEVESO II¹⁰⁸⁵ a communautarisé ce principe en posant comme obligation pour les exploitants de faire la démonstration que toutes les mesures nécessaires ont été prises afin de prévenir et limiter les conséquences d'éventuels accidents majeurs¹⁰⁸⁶. Ce principe a été transposé en droit interne par l'arrêté du 10 mai 2000¹⁰⁸⁷ et la circulaire du

¹⁰⁸¹ *Ibid.*, Annexe 3, 13.

¹⁰⁸² *Ibid.*, Annexe 3, 13 et 14.

¹⁰⁸³ Décret n° 77-1133 du 21 septembre 1977 pris pour l'application de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, JORF du 8 octobre 1977, p. 4897.

¹⁰⁸⁴ Loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, JORF du 20 juillet 1976, p. 4320.

¹⁰⁸⁵ Directive 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, *loc. cit.*, *supra* notre note 876.

¹⁰⁸⁶ *Ibid.*, art. 9 (b).

¹⁰⁸⁷ Arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, JORF du 20 juin 2000, p. 9246.

10 mai 2000¹⁰⁸⁸ qui impose, dans son article 2.2, une évaluation des risques et « la démonstration de la maîtrise de ceux-ci compte tenu de la mise en œuvre de mesure de sécurité, d'ordre technique mais aussi de nature opérationnelle ».

457 Il en va différemment pour le transport maritime. Il est, en effet, impossible d'exiger de chaque navire ce que l'on impose aux établissements classés SEVESO II. La différence d'échelle, quantitative, semble évidente.

En revanche, les faiblesses des normes régissant la sécurité maritime, à savoir le décalage entre les réglementations et les attentes des opérationnels, l'absence d'échange et de collaboration étroite entre autorités et industriels, sont en partie résolues par la FSA qui fait intervenir des spécialistes dès sa première phase.

458 Le fait que le principe des *safety cases* préexistait dans le domaine industriel, géré par le droit commun de l'environnement, ne sous-entend pas que le droit maritime ne dispose pas de ses propres outils nécessaires à la protection de l'environnement. Cela ne le condamne en rien à réduire son champ d'action au profit du droit commun de l'environnement ; mais démontre, tout au contraire, sa capacité à s'adapter et emprunter des pratiques éprouvées en veillant à faire preuve en permanence de pragmatisme et d'efficacité.

459 Dans un souci croissant de protection du milieu marin, la soixante-deuxième session du MEPC, qui s'est tenue du 11 au 15 juillet 2011, a inclus les risques environnementaux dans les principes de la FSA. Cela permettra de prendre en compte l'état physique des navires au regard des risques environnementaux et, par conséquent, d'inciter les constructeurs, armateurs et affréteurs à intégrer le risque environnemental lors de la conception et la construction des navires et tout au long de leur exploitation.

460 La FSA étant basée sur une analyse des risques, cela devrait, logiquement, aboutir à la définition de normes et pratiques, telle l'installation de systèmes de sécurité passive sur les navires, permettant de distinguer les acteurs agissant en « bons pères de famille » et ceux moins scrupuleux. A terme, l'enjeu sera la création d'un système d'assurance incitatif de réduction ou de majoration de prime dit « bonus-malus », existant dans le domaine des

¹⁰⁸⁸ Circulaire du 10 mai 2000 relative à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, JORF du 30 août 2000, p. 13409.

transports terrestres depuis 1976¹⁰⁸⁹. De la sorte, les navires gérant leurs risques au mieux seront favorisés.

461 On pourrait craindre que ce type d'incitation soit condamné par l'Union européenne au nom de la liberté tarifaire imposée par la directive du 18 juin 1992¹⁰⁹⁰. Un arrêt de la CJCE du 7 septembre 2004¹⁰⁹¹ a levé cette crainte en ne qualifiant pas le régime de bonus-malus de système de fixation des tarifs par l'État, ce qui l'aurait rendu contraire à ladite directive. En effet, selon la cour, ce régime laisse les entreprises d'assurance libres de fixer leurs primes de base.

Cette évolution de la *FSA* devrait intéresser au plus haut point les P&I Clubs. Ces derniers, qui vont rejoindre le groupe technique de la *FSA* d'ici à fin 2011, sont en effet les premiers concernés par la gestion des risques, tout particulièrement environnementaux, qui ont une incidence directe sur la responsabilité des armateurs et affréteurs.

462 A l'énoncé des objectifs, de la méthode et des outils de la *FSA*, les avantages de celle-ci se distinguent nettement. Grâce à une réglementation fondée sur le risque, un dialogue s'établit entre toutes les parties prenantes lors de la définition des objectifs de la réglementation et tout au long de la conception de cette dernière. De plus, l'adhésion des acteurs est favorisée par les échanges constants qui s'instaurent ainsi.

¹⁰⁸⁹ Arrêté du 11 juin 1976, *Institution d'une clause type relative aux contrats d'assurance afférents aux opérations visées au 9° de l'article 37 du décret du 30 décembre 1938*, JORF du 14 juin 1976, p. 3597.

¹⁰⁹⁰ Directive 92/49/CEE du Conseil, du 18 juin 1992, portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie et modifiant les directives 73/239/CEE et 88/357/CEE (troisième directive «assurance non vie»), JOCE n° L 228 du 18 juin 1992, pp. 0001-0023.

¹⁰⁹¹ CJCE, 7 septembre 2004, affaire C. 347/02, Commission c/ France, *La Semaine Juridique, Edition générale*, 20 octobre 2004, n°43, pp. 1919-1922, note ZARKA J. C. :

« Ce système comporte certes des répercussions sur l'évolution des primes. Toutefois, il n'aboutit pas à une fixation directe des tarifs par l'État, les entreprises d'assurances restant libres de fixer la hauteur des primes de base. Dans ces conditions, le régime français de bonus-malus ne saurait être assimilé à un système d'approbation des tarifs contraire au principe de la liberté tarifaire. [...] Ne saurait être accueillie l'argumentation sur laquelle est fondé le recours de la Commission et qui consiste à soutenir que, malgré le fait que la prime de base peut être fixée tout à fait librement, le système français de bonus-malus est contraire au principe de la liberté tarifaire au seul motif qu'il a des répercussions sur l'évolution de cette prime. [...] Il s'ensuit que la Commission n'a pas démontré que, en ayant institué et maintenu en vigueur son système de bonus-malus, la République française aurait agi en violation du principe de la liberté tarifaire et de la suppression des contrôles préalables ou systématiques sur les tarifs et les contrats d'assurance posé par les articles 6, 29 et 39 de la directive 92/49. »

463 Ces avancées renforcent le principe de l'acceptabilité des décisions issu du droit de l'environnement ou, devrait-on dire, de l'administration de l'environnement¹⁰⁹². Le droit de l'environnement est, en effet, un droit de la conciliation qui s'appuie sur le droit à l'information^{1093 1094} et le droit à la participation¹⁰⁹⁵.

¹⁰⁹² ROMI R., *Droit et administration de l'environnement*, loc. cit., supra notre note 1043.

¹⁰⁹³ *Directive 90/313/CEE du Conseil du 7 juin 1990 concernant la liberté d'accès à l'information en matière d'environnement*, JOCE n° L 158 du 7 juin 1990, pp. 56-58.

¹⁰⁹⁴ *Loi n°78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal*, JORF, 18 juillet 1978, p. 2851, modifiée par :

Ordonnance n° 2005-650 du 6 juin 2005 relative à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques, JORF du 7 juin 2005, p. 10022.

Pour plus d'information sur la droit à l'information en matière environnementale voir BARIL J., « Droit d'accès à l'information environnementale : pierre d'assise du développement durable », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série 6, 2009, [en ligne] <<http://vertigo.revues.org/8931> ; DOI : 10.4000/vertigo.8931>, consulté le 18 octobre 2011.

¹⁰⁹⁵ *Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité*, JORF du 28 février 2002, p. 3808. *Décret n° 2006-665 du 7 juin 2006 relatif à la réduction du nombre et à la simplification de la composition de diverses commissions administratives*, JORF du 8 juin 2006, p. 8636.

Pour plus d'information sur le principe de participation en matière environnementale voir PISSALOUX J. L., « La démocratie participative dans le domaine environnemental in *La Démocratie administrative* », *RFAP*, 137-138, 2011, pp. 123-137.

464 Comme nous l'avons expliqué, la FSA est fondée sur l'évaluation des risques, permet de fixer un niveau de sécurité à atteindre et détaille la méthodologie appropriée. Il n'en demeure pas moins qu'elle n'aborde pas une phase cruciale dans la vie d'un navire, sa construction. En outre, les réglementations en matière de sécurité sont encore trop « hétérogènes, volumineuses et lacunaires »¹⁰⁹⁶.

465 Souhaitant dépasser la logique prescriptive des réglementations en matière de sécurité maritime et prendre en compte le cycle de vie des navires, de leur construction à leur démantèlement, l'OMI a développé les « normes en fonction d'objectifs généraux de sécurité » (Goal-Based Standards ou GBS).

466 Ces normes sont complexes en raison d'un changement de paradigme et ambitieuses du fait de leurs objectifs (A). Bien qu'inachevées, elles nécessitent une attention particulière (B).

¹⁰⁹⁶ BOISSON P., « La problématique des normes », Colloque « Droits maritimes », Nantes, 1997.

A) Des normes complexes mais ambitieuses

467 Les *GBS* participent d'une nouvelle approche de la gestion des risques et adoptent une vision systémique déjà mise en œuvre dans l'exploitation offshore. Si leurs fondements (1) permettent aux acteurs du transport maritime de faire un réel saut qualitatif, cela n'a pas été sans créer des divergences (2), tant le changement de point de vue était important.

1) Les fondements des *GBS*

468 Le terme *Goal-Based Standards* a été employé pour la première fois en novembre 2002, au cours de la quatre-vingt-neuvième session du Conseil de l'OMI. Une proposition des Bahamas et de la Grèce¹⁰⁹⁷ suggérait que l'OMI devait assurer un plus grand rôle dans l'élaboration des standards de construction des navires, tâche relevant traditionnellement de la responsabilité des sociétés de classification et des chantiers navals. Ces États argumentaient qu'il appartenait à l'OMI d'élaborer des normes permettant de garantir une certaine durée de vie aux navires correctement entretenus et exploités et de favoriser les innovations.

469 Cette proposition conjointe avait également pour but de lutter contre la compétition entre les sociétés de classification¹⁰⁹⁸. Une telle rivalité entraîne, en effet, un nivellement par le bas, *a race to the bottom*, de la qualité de construction des navires¹⁰⁹⁹. Les Bahamas et la

¹⁰⁹⁷ OMI, C 89/12/1: *IMO Strategic Plan (Bahamas/Grèce)*, 2002.

¹⁰⁹⁸ *Ibid.*, p. 2 : « To remove the possibility of competition between Classification Societies in the quality of the construction of ships, IMO should develop initial standards that will permit innovation in design but ensure that ships are constructed in such a manner that, if properly maintained, they can remain safe for their economic life. »

Traduction libre :

« Afin de supprimer la possibilité de concurrence entre les sociétés de classification en ce qui concerne la qualité de construction des navires, l'OMI devrait élaborer des normes initiales qui permettront l'innovation dans la conception mais assureront que les navires sont construits de telle manière que, s'ils sont correctement entretenus, ils peuvent demeurer sans danger pour leur vie économique. »

¹⁰⁹⁹ LASSAGNE M., « Management des risques, stratégies d'entreprise et réglementation : le cas de l'industrie maritime », *op. cit.*, p. 302, *supra* notre note 396 : « Sans pour autant supposer que toutes les entreprises sont *a priori* délinquantes, la logique de compétitivité à court terme engendre par définition une volonté d'optimisation des conditions dans lesquelles se déroule la production. Faute de mécanismes incitatifs adaptés, la tentation est grande de se contenter des prescriptions minimales, quoi qu'elles ne s'avèrent pas toujours suffisantes pour conduire à une production dans des conditions de sécurité acceptable, comme l'a montré par exemple le rapport de l'OCDE (1996) sur les navires sous-normes. »

Grèce avaient, ainsi, proposé que ces normes garantissent un accès aisé à toutes les parties des navires afin d'améliorer les conditions d'inspection¹¹⁰⁰.

470 Après de nombreux débats au sein du MSC, l'OMI a inscrit, en novembre 2003, la notion de Goal-Based New Ship Construction Standards dans son plan stratégique pour la période 2004-2010¹¹⁰¹. Dans un premier temps, ces normes ont été applicables aux vraquiers et pétroliers, navires confrontés à une accidentologie supérieure à la moyenne.

471 Les travaux techniques ont débuté en mai 2004, lors du MSC 78 pour aboutir, lors du MSC 87 en mai 2010, à l'adoption de deux nouveaux règlements SOLAS modifiant le chapitre II-1¹¹⁰². Ces textes rendent les GBS et les normes internationales associées obligatoires pour les futurs vraquiers et pétroliers. Les amendements à la convention SOLAS¹¹⁰³, SOLAS II-1/2.28 et SOLAS II-1/3-10, sont entrés en vigueur le 1er janvier 2012.

472 Avant de détailler le fonctionnement des GBS, il est nécessaire de préciser que leur objectif n'est pas de développer des règles pour les navires mais des « règles pour les règles »¹¹⁰⁴. Ils prescrivent ce que doit être le résultat au lieu de dire précisément comment y parvenir. Cette démarche permet de rester ouvert à des approches différentes et à

¹¹⁰⁰ *Ibid.* : « The standards must also ensure that all parts of a ship can be easily accessed to permit proper inspection and ease of maintenance. »

Traduction libre

« Les standards doivent également assurer que toutes la parties d'un navire peuvent être facilement accessibles afin de permettre une inspection adéquate et une facilité d'entretien. »

¹¹⁰¹ OMI, A 23/Res.944: *Strategic Plan of the Organization (for the six year period 2004 to 2010)*, 3. 2. 6: « IMO will establish goal-based standards for the design and construction of new ships. »

Traduction libre :

« l'OMI établira des standards en fonction d'objectifs pour la conception et la construction de nouveaux navires ».

¹¹⁰² OMI, MSC.296(87): *Adoption of the Guidelines for Verification of Conformity with Goal-Based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers*, 2010.

¹¹⁰³ OMI, MSC.290(87): *Adoption of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended*, 21 mai 2010.

¹¹⁰⁴ WESTWOOD-BOOTH J., « IMO and Goal-Based Regulations », Glasgow, 2010, p. 2 : « the aim of the GBS initiative, as opposed to past efforts related to the development of regulations for the approval of alternative designs, was to develop "rules for rules" and not "rules for ships". »

Traduction libre :

« l'objectif de l'initiative GBS, par opposition aux efforts passés liés à l'élaboration de règlements pour l'approbation de conceptions alternatives, était de développer des "règles pour les règles" et non des "règles pour les navires". »

l'innovation¹¹⁰⁵. Les *GBS* ont, donc, été instaurés afin d'encadrer les futures réglementations des administrations et organismes tels que les sociétés de classification.

473 Avant de se pencher sur les deux types de réglementations qui nous intéressent, il semble utile de rappeler la typologie des codes proposée par Harold E. Nelson¹¹⁰⁶ (schéma 14).

Niveau	Description
1. Code par spécification (<i>Specification Code</i>)	Règles et prescriptions techniques qui fixent les caractéristiques en termes de dimensions, de matériaux, de techniques de construction.
2. Code performance par élément (<i>Component Performance Code</i>)	L'exigence performancielle d'un sous-système ou d'un élément est formulée. Il n'est pas permis d'ajuster le niveau de performance d'un sous-système ou d'un élément en considérant la performance d'un autre.
3. Code performance environnemental (<i>Environnement Performance Code</i>)	Dans le domaine de l'incendie, la performance porte sur les conditions environnementales engendrées par l'incendie (température maximale, concentration en CO...).
4. Code performance basé sur le danger (<i>Threat Potential Code</i>)	Il doit être démontré qu'un niveau spécifié de danger pour l'homme, d'impact sur l'environnement, de dommage pour les biens, etc. n'est pas atteint étant donné des conditions d'incendie ; le nombre de scénarios est limité et ceux-ci sont de type <i>serious/worst case</i> scénarios.
5. Code performance basé sur le risque (<i>Risk Potential Code</i>)	Il doit être démontré qu'un niveau spécifié de risques (sur l'homme, l'environnement, les biens, etc.) n'est pas atteint.

14 - Typologie des codes par performance ¹¹⁰⁷

Comme le rappelle Guillaume Chantelaue, ces catégories ne sont pas exclusives et rigides mais constituent une base pour l'élaboration des codes qui diffèrent, non pas

¹¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 1.

¹¹⁰⁶ NELSON H. E., « Performance Based Fire Safety », Thirteenth Meeting of the UJNR, Panel on Fire Research and Safety, vol. 1, Maryland, 1996, pp. 389–400.

¹¹⁰⁷ CHANTELAUVE G., « Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : Cas du secteur maritime - Tendances et applications », Institut Nationales des Sciences Appliquées de Lyon, 2006, Lyon, p. 90.

uniquement en ce qui concerne leurs méthodes, mais surtout par leur façon d'aborder les problèmes¹¹⁰⁸.

474 De nombreuses délégations avaient affirmé au *MSC* leur souhait que les nouveaux standards ne fussent pas trop prescriptifs et s'inspirent d'une nouvelle méthode de gestion des risques¹¹⁰⁹. La démarche adoptée dans le cadre des *GBS*, ne cherchant pas à imposer des solutions spécifiques, la démarche adoptée dans le cadre des *GBS* ne vise, en conséquence, que des objectifs qui doivent rester généraux et peuvent être vérifiés.

Ainsi, dans le cadre d'une réglementation prescriptive, on exigera des acteurs concernés que l'épaisseur des cloisons des pétroliers ne soit pas inférieure à X millimètres.

De même, dans le cadre d'une réglementation par objectifs, il sera demandé que les cloisons restent intègres pendant la vie du pétrolier qui est estimée à Y années, si ce dernier opère dans un environnement spécifique, l'Atlantique Nord par exemple.

475 Un autre exemple peut être emprunté aux transports routiers. Un modèle prescriptif imposera à tous les échappements de véhicules à moteur d'être équipés d'un appareil de filtration de cent-vingt-cinq μm ou moins. Ce qui est aisément vérifiable dans un tel cas.

Un modèle par objectif imposera que le niveau des particules émises par les véhicules à moteur ne dépasse pas un ppm¹¹¹⁰. Dans ce cas, l'objectif à atteindre est clair ; le constructeur peut utiliser toute solution qu'il souhaite pour atteindre l'objectif ; la conformité avec l'objectif est facilement contrôlable par l'échantillonnage de l'air¹¹¹¹.

¹¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 91 : « La différence majeure entre une approche par performance fondée sur le risque et une approche plus classique est finalement le changement de point de vue du système étudié : le point de vue est plus analytique pour les approches classiques et plus global pour les approches performance risque. »

¹¹⁰⁹ OMI, *MSC 78/26: Report of the Maritime Safety Committee on its seventy-eighth session*, 28 mai 2004, 6.8 : « In its intervention, the delegation of Sweden: .1 stressed the importance of formulating standards which should not be prescriptive in nature, while at the same time, recognizing that this would not be an easy task for the Organization which had a history and tradition of developing prescriptive maritime safety regulations ».

Traduction libre :

« Dans son intervention, la délégation de Suède :

.1 a souligné l'importance d'élaborer des normes qui ne devraient pas être prescriptives par nature, tout en reconnaissant, dans le même temps, que ce ne serait pas une tâche aisée pour l'Organisation qui avait une histoire et une tradition d'élaboration de règlements de sécurité maritime prescriptifs. »

¹¹¹⁰ Partie par million. Cela correspond à un rapport de 10^{-6} . Une partie par million équivaut à un gramme par tonne.

¹¹¹¹ JENKINS V., « The Concept of Goal-Based Standards », 2nd International Conference on Light Weight Marine Structures, Gothenburg, 2012.

476 Des auteurs ont proposé une synthèse des avantages et des inconvénients de ces deux approches (schéma 15).

Code type	Advantages	Disadvantages
Prescriptive codes	<ul style="list-style-type: none"> • Straightforward evaluation of compliance with established requirements • No requirements for high level of engineering expertise 	<ul style="list-style-type: none"> • Requirements specified without statement of objectives • Complexity of the structure of existing codes • No promotion of cost-effective designs • Very little flexibility for innovation • Presumption that there is only one way of providing the level of safety
Performance codes	<ul style="list-style-type: none"> • Establishment of clear safety goals and leaving the means of achieving those goals to the designer • Permitting innovative design solutions that meet the performance requirements • Eliminating technical barriers to trade for a smooth flow of products • Facilitating use of new knowledge when available • Allowance for cost-effectiveness and flexibility in design • Non-complex documents • Permitting the prompt introduction of new technologies to the market place 	<ul style="list-style-type: none"> • Difficult to define quantitative levels of safety performance criteria • Need for education because of lack of understanding especially during first stages of application • Difficult to evaluate compliance with established requirements

15 - Prescription et performance ¹¹¹²

¹¹¹² HADJISOPHOCLEOUS V., BENICHOU NOUREDDINE, « Performance criteria used in fire safety design », *Automation in Construction*, n° 8, 1999, pp. 489–501.

477 Il n'existe certes pas d'approche exempte de tout défaut. Force est de constater, cependant, que tout en étant réactive et statique, l'approche prescriptive présente des inconvénients majeurs qu'Heike Hoppe, Senior Technical Officer à l'OMI, a bien résumé¹¹¹³.

478 Les *GBS* sont donc une norme fondée sur des objectifs. Leurs principes fondamentaux ont été définis par le *MSC*¹¹¹⁴. A terme, ces derniers devront s'appliquer à toutes les normes *GBS* développées par l'OMI, et non plus uniquement à celles concernant la construction des navires. A l'avenir, les *GBS* s'appliqueront également aux moyens de propulsion, de direction, aux équipements anti-incendie, etc.

¹¹¹³ HOPPE H., « Goal-Based Standards – A new approach to the International Regulation of Ship Construction », *WMU Journal of Maritime Affairs*, vol. 4, 2, 2005, pp. 169–180, 1: « Prescriptive regulations tend to be a distillation of past experience and, as such, may become less and less relevant over time. [...] It is the innovator that is best placed to ensure the safety of their design, not the regulator. [...] Prescriptive regulations encode the best engineering practice at the time they were written and rapidly become deficient where best practice is changing, e.g. with evolving technologies. [...] In fact, it is quite probable that prescriptive regulations eventually prevent industry from adopting current best practice. »

Traduction libre :

« Les réglementations prescriptives ont tendance à être un condensé de l'expérience passée et, à ce titre, peuvent devenir de moins en moins pertinentes au fil du temps. [...] C'est l'innovateur qui est le mieux placé pour assurer la sécurité des modèles (de navires), non le législateur. [...] Les réglementations prescriptives codifient les meilleures pratiques en ingénierie au moment où elles sont élaborées et écrites et deviennent rapidement incomplètes tandis que les meilleures pratiques changent, par exemple avec l'évolution des technologies. [...] En fait, il est fort probable que les réglementations prescriptives, finalement, empêchent l'industrie d'adopter les meilleures pratiques actuelles. »

¹¹¹⁴ OMI, *MSC 80/24 : Report of the Maritime Safety Committee on its Eightieth Session*, 2005, 6.38 : « IMO goal-based standards are:

- .1 broad, over-arching safety, environmental and/or security standards that ships are required to meet during their lifecycle;
- .2 the required level to be achieved by the requirements applied by classification societies and other recognized organizations, Administrations and IMO;
- .3 clear, demonstrable, verifiable, long-standing, implementable and achievable, irrespective of ship design and technology; and
- .4 specific enough in order not to be open to differing interpretations.»

Traduction libre :

« Les normes en fonction d'objectifs de l'OMI :

- .1 sont des normes générales primordiales en matière de sécurité, d'environnement et/ou de sûreté auxquelles les navires doivent satisfaire tout au long de leur durée de vie;
- .2 constituent le niveau requis devant être atteint par le biais des prescriptions appliquées par les sociétés de classification et autres organismes reconnus, les Administrations et l'OMI;
- .3 sont claires, démontrables, vérifiables, bien établies et réalisables, quelles que soient la conception et la technologie du navire; et
- .4 sont suffisamment précises pour éviter les divergences d'interprétation. »

2) Des divergences sur l'approche à adopter

479 Le principal objet de discordance a été de savoir si l'approche *FSA* convenait ou non à l'élaboration des *GBS*, ce qui a donné lieu à de vifs échanges.

480 Certaines délégations ont soutenu que les normes devaient adopter l'approche *FSA* basée sur l'évaluation des risques, celle-ci permettant de fixer un niveau de sécurité à atteindre et détaillant la méthodologie adéquate¹¹¹⁵.

Les partisans d'une méthode ont fait valoir que la différence d'interprétation des règles prescriptives entre les sociétés de classification avait permis aux chantiers navals de se tourner vers celles dont l'interprétation leur était la plus avantageuse. Cette pratique peut faire penser à la notion de *Forum shopping*¹¹¹⁶ mais peut avoir de conséquences beaucoup plus dramatiques puisqu'il s'agit de construction de navires.

481 Les partisans d'une approche *FSA* ont été divisés sur le fait de savoir si les *GBS* devraient inclure des critères d'acceptation spécifiques ou non, et dans l'affirmative, qui de l'OMI ou les sociétés de classification se verrait attribuer la tâche de les développer. Certains estimaient qu'un faible nombre de critères encouragerait l'innovation de la part des constructeurs navals.

A l'inverse, d'autres délégations affirmaient que l'absence de règles spécifiques était un danger. L'inexistence de garde-fou, ou de balise, laisserait toute latitude aux constructeurs qui n'auraient pas d'autre obligation que de respecter l'objectif final. Si l'innovation a besoin d'une certaine liberté d'action, il serait candide de croire qu'une main invisible conduirait les constructeurs vers leur objectif final sans qu'aucune considération économique et de concurrence n'entre en jeu et vienne perturber leur quête.

482 Les opposants à une approche fondée sur l'analyse des risques ont avancé que l'expérience accumulée dans le domaine des pétroliers et vraquiers propose qu'elle soit la principale source d'inspiration des *GBS*. L'accidentologie et le retour d'expérience devaient primer toute autre analyse.

¹¹¹⁵ OMI, *MSC 81/Inf.4: Goal-Based New Ship Construction Standards - Announcement of a workshop to promote the understanding of the "safety level approach" (risk-based approach) - Submitted by Denmark, Germany, Japan, Norway, Sweden and the United Kingdom*, 13 janvier 2006.

¹¹¹⁶ CORNU G., *Vocabulaire juridique*, op. cit, p. 426, supra notre note 321 : « possibilité qu'offre à un demandeur la diversité des règles de compétence internationale de saisir les tribunaux du pays appelé à rendre la décision la plus favorable à ses intérêts. »

Un argument de poids à l'encontre de la démarche *FSA* a consisté à affirmer que si des normes prescriptives pouvaient être détournées de leur objet initial, il pourrait en être de même des réglementations fondées sur l'analyse des risques dans laquelle intervient la notion d'équivalence¹¹¹⁷. Les opposants ont également fait valoir que l'approche *FSA* ne permet d'obtenir des résultats qu'à long terme, après des années d'études, alors qu'il est de la plus grande urgence de traiter des pétroliers et des vraquiers¹¹¹⁸.

483 Or, de nombreux liens entre *FSA* et *GBS* existent et militent pour une approche fondée sur l'analyse des risques. Ces liens ont été abordés et étudiés lors de la quatre-vingtième réunion du *MSC*¹¹¹⁹.

¹¹¹⁷ Nations Unies, *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*, *op. cit.*, Chapitre I, part A, Règle 5, *supra* notre note 750 : « Lorsque les présentes règles prescrivent de placer ou d'avoir à bord d'un navire une installation, un dispositif ou un appareil quelconque, ou un certain type de l'un ou de l'autre ou d'y prendre une disposition quelconque, l'Administration peut admettre que soit mis en place toute autre installation, matériau, dispositif ou appareil quelconque, ou type de l'un ou de l'autre, ou que soit prise toute autre disposition, s'il est établi à la suite d'essais ou d'une manière que de telles installations, matériaux, dispositifs ou appareils, ou types de l'un ou de l'autre, ou disposition, ont une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite par les présentes règles. »

¹¹¹⁸ HUSS M., « Status at IMO: Where are we heading with goal-based standards? », SAFEDOR – The Mid Term Conference, 2007, p. 4.

¹¹¹⁹ OMI, *MSC 80/24 : Report of the Maritime Safety Committee on its Eightieth Session*, *op. cit.*, 6.28, *supra* notre note 1114 : « 6.28 The Committee noted that the Bahamas (MSC 80/6/3) suggested that no formal link between FSA and GBS should be established and that the two issues should be continued separately, whereas Greece (MSC 80/6/5) was maintaining that the final goal-based standards cannot be viewed separately from FSA. The Committee recalled, in this connection, that MSC 79 had agreed that the two subjects should be kept separate for the time being, but had also agreed that the link between FSA and GBS should be further considered by the FSA Working Group at this session, taking into account the three FSA-related submissions to MSC 79 under the agenda item on "Goal-based new ship construction standards" (documents MSC 79/6/3, MSC 79/6/19 and MSC 79/6/25). »

Traduction libre :

« Le Comité a noté que les Bahamas (MSC 80/6/3) suggéraient qu'aucun lien formel entre la FSA et les normes en fonction d'objectifs ne devrait être établi et que les deux questions devraient continuer d'être traitées séparément, tandis que la Grèce (MSC 80/6/5) continuait d'affirmer que les normes définitives en fonction d'objectifs ne pourraient être dissociées de la FSA. Le Comité a rappelé à cet égard qu'à sa soixante-dix-neuvième session, il avait décidé que les deux sections devaient être examinées séparément pour l'instant, mais aussi que les liens entre la FSA et les normes en fonction d'objectifs devaient être examinés plus avant à la présente session par le Groupe de travail sur la FSA, compte tenu des trois documents relatifs à la FSA soumis au MSC 79 sous le point de l'ordre du jour intitulé "Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs" (documents MSC 79/6/3, MSC 79/6/19 et MSC 79/6/25). »

Le groupe de travail examinant les liens possibles entre *FSA* et *GBS* a convenu¹¹²⁰ que le processus *FSA* pourrait être utilisé pour :

- procéder à des évaluations globales (par exemple sur les types de navires) en vue d'établir les objectifs à atteindre et les critères de risques ;
- identifier et formuler des objectifs de haut niveau et des exigences fonctionnelles ;
- déterminer les risques et élaborer des options de contrôles des risques ;
- étudier des questions spécifiques telles que les incendies des machines afin de déterminer tous les risques qui en découlent et mettre en place des options de contrôle des risques ;
- rendre plus compréhensibles les normes basées sur l'évaluation des risques déjà existantes ;
- veiller au bon respect de la réglementation, vérifier par exemple la conformité des règles des sociétés de classification avec les objectifs à atteindre ;
- rechercher et remédier à leurs lacunes les critères d'application permettant d'atteindre les objectifs fixés.

484 Cette conclusion confirme qu'il existe un lien entre l'approche *FSA* et les *GBS*. Ces derniers forment une structure réglementaire rationnelle, tandis que la *FSA* est une méthodologie dont le but est d'évaluer les risques et d'en identifier les options de gestion les plus efficaces¹¹²¹. Or, le premier niveau des *GBS* consiste également à évaluer les risques. Quant au deuxième niveau, les prescriptions fonctionnelles, il a pour objet de vérifier que les règles sont efficaces pour garder un niveau de risque conforme au principe *ALARP*, ce qui correspond à la vérification de l'efficacité des prescriptions par la *FSA*.

¹¹²⁰ OMI, *MSC 80/WP.9: Formal Safety Assessment - Report of the Working Group*, 2005, 29.

¹¹²¹ HUSS M., « Status at IMO: Where are we heading with goal-based standards? », *op. cit.*, p. 6, *supra* notre note 1118.

Les liens entre la FSA et les GBS peuvent être schématisés ainsi :

GBS	FSA
Niveau I (Objectifs)	Étape 1 (HAZID) Étape 2 (Analyse des risques)
Niveau II (Prescriptions fonctionnelles)	Étape 2 (Analyse des risques) Étape 3 (RCO)
Niveau III (Vérification de la conformité)	Étape 4 (Bilan coût/avantage) Étape 5 (Recommandations)
Niveau IV (Procédures et directives techniques, règles de classification et normes des industries)	Étape 3 (RCO) Étape 4 (Bilan coût/avantage) Étape 5 (Recommandations)
Niveau V (Codes de pratiques et de sécurité et systèmes d'assurance qualité pour la construction navale, l'exploitation des navires, la maintenance, la formation, les effectifs, etc.)	Étape 3 (RCO) Étape 4 (Bilan coût/avantage) Étape 5 (Recommandations)

16 - Liens possibles entre GBS et FSA ¹¹²²

485 Après avoir pris connaissance des arguments des différentes parties, et devant les avantages de la méthode *FSA* mais également ses inconvénients, l'OMI a décidé que les deux approches seraient développées en parallèle et de manière indépendante¹¹²³. La méthodologie *FSA* semble, par conséquent, « fondamentale pour le développement des différents niveaux d'application »¹¹²⁴ des *GBS*. La question n'est plus de déterminer si elle doit s'appliquer ou non aux *GBS*, mais plutôt de savoir comment l'utiliser de façon optimale.

Les fondements des *GBS* sont à présent définis. Leur impact sur le monde du transport maritime nécessite qu'une attention particulière soit portée à leur mise en œuvre.

¹¹²² Inspiré de PSARFATIS H.N., « Goal Based Standards and the "Safety-Level Approach" debate », Mare Forum, Athènes, 2006.

¹¹²³ OMI, *MSC 81/25: Report of the Marine Safety Committee on its Eighty-first Session*, 2006, 6.8: « The Committee, finally, agreed to work on the prescriptive approach and the safety level approach in parallel, namely to continue with the development of GBS for bulk carriers and oil tankers, based on the work done so far on the subject, with a view to finalization at MSC 83; and also to work on GBS based on the safety level approach. »

Traduction libre :

« En définitive, le Comité a décidé de travailler parallèlement sur l'approche prescriptive et sur la méthode du degré de sécurité, à savoir de poursuivre l'élaboration de normes en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers, compte tenu des travaux accomplis jusqu'à présent dans ce domaine, en vue de finalisation au MSC 83; et d'élaborer aussi des normes en fonction d'objectifs à l'aide de la méthode du degré de sécurité. »

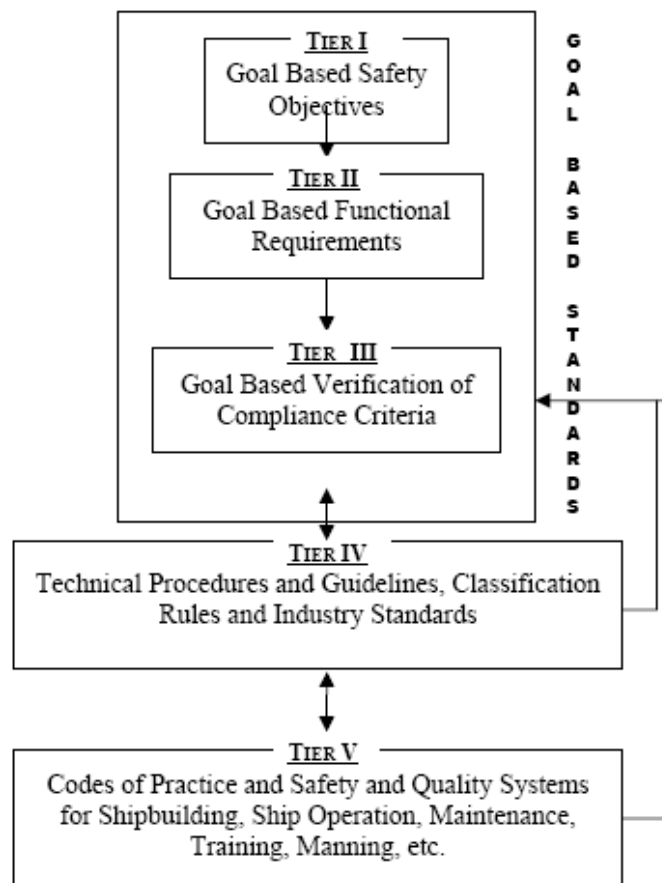
¹¹²⁴ HUSS M., « Status at IMO: Where are we heading with goal-based standards? », *loc. cit.*, *supra* notre note 1118.

B) Des normes nécessitant une attention particulière

486 Les *GBS* opèrent un transfert des prérogatives des autorités publiques aux acteurs privés (1), dont les effets ne se feront toutefois pas ressentir à court terme (2).

1) Une délégation de pouvoirs au profit des acteurs de la construction navale

487 Les *GBS* se divisent en cinq niveaux (schéma 17) qui fonctionnent selon la méthode de l'entonnoir : *au* sommet, nous trouvons les objectifs généraux ; ceux-ci se traduisent ensuite en des prescriptions de plus en plus précises.



17 - Cadre réglementaire des GBS ¹¹²⁵

¹¹²⁵ OMI, MSC 78/6/2: Goal-based new ship construction standards (Bahamas/Greece/IACS), 2004, Annex.

488 Le niveau I fixe pour objectif principal de concevoir et construire des navires sûrs et écologiques afin de « réduire au minimum le risque de perte du navire ou de pollution du milieu marin », de permettre « son démantèlement et son recyclage dans des conditions acceptables pour l'environnement », de pouvoir l'inspecter et l'entretenir convenablement¹¹²⁶.

489 Le niveau II concerne les prescriptions fonctionnelles qui permettront de concrétiser les objectifs du niveau I. Ces exigences se retrouvent au chapitre II-1 de *SOLAS* et sont

¹¹²⁶ OMI, *MSC 80/24 : Report of the Maritime Safety Committee on its Eightieth Session, op. cit.*, 6.39, *supra* notre note 1114 : « Ships are to be designed and constructed for a specified design life to be safe and environmentally friendly, when properly operated and maintained under the specified operating and environmental conditions, in intact and specified damage conditions, throughout their life.

.1 Safe and environmentally friendly means that the ship shall have adequate strength, integrity and stability to minimize the risk of loss of the ship or pollution to the marine environment due to structural failure, including collapse, resulting in flooding or loss of watertight integrity.

.2 Environmentally friendly also includes the ship being constructed of materials for environmentally acceptable dismantling and recycling.

.3 Safety also includes the ship's structure being arranged to provide for safe access, escape, inspection and proper maintenance.

.4 Specified operating and environmental conditions are defined by the operating area for the ship throughout its life and cover the conditions, including intermediate conditions, arising from cargo and ballast operations in port, waterways and at sea.

.5 Specified design life is the nominal period that the ship is assumed to be exposed to operating and/or environmental conditions and/or the corrosive environment and is used for selecting appropriate ship design parameters. However, the ship's actual service life may be longer or shorter depending on the actual operating conditions and maintenance of the ship throughout its life cycle. »

Traduction libre :

« Les navires doivent être conçus et construits pour une durée de vie prévue spécifique de manière à être sûrs et écologiques, lorsqu'ils sont exploités et entretenus correctement dans les conditions d'exploitation et environnementales spécifiées, à l'état intact et dans des conditions d'avarie spécifiées, pendant toute leur durée de vie.

.1 Par sûr et écologique, on entend que le navire a une résistance, une intégrité et une stabilité suffisantes pour réduire au minimum le risque de perte du navire ou de pollution du milieu marin suite à une défaillance de la structure, y compris l'effondrement donnant lieu à l'envahissement ou la perte d'étanchéité.

.2 Par écologique, on entend aussi que le navire est construit avec des matériaux permettant son démantèlement et son recyclage dans des conditions acceptables pour l'environnement.

.3 La sécurité implique aussi que la structure du navire est conçue de manière à prévoir des moyens d'accès en toute sécurité et des échappées aux fins des inspections et de l'entretien.

.4 Les conditions d'exploitation et environnementales spécifiées sont déterminées par la zone d'exploitation du navire tout au long de sa durée de vie et couvrent les conditions, y compris intermédiaires, découlant des opérations liées à la cargaison et au ballastage dans les ports, dans les voies de navigation et en mer.

.5 La durée de vie prévue à la conception est la période pendant laquelle on suppose que le navire sera exposé aux conditions d'exploitation et/ou environnementales et/ou à un environnement corrosif; elle sert à sélectionner des paramètres appropriés pour la conception du navire. Toutefois, la durée de vie effective du navire peut être plus longue ou plus courte en fonction des conditions d'exploitation réelles et de l'entretien du navire tout au long de sa durée de vie. »

divisées en quatre parties : la conception, la construction, les considérations en service et les considérations de recyclage¹¹²⁷.

490 Le troisième et dernier niveau fournit les critères de vérification et de respect des prescriptions fonctionnelles¹¹²⁸. Ces dernières doivent être vérifiées afin d'être déclarées conformes aux objectifs des niveaux I et II.

La résolution MSC.296(87) a défini des procédures à suivre afin de vérifier que les règles de conception et de construction des vraquiers et pétroliers concernés répondent aux normes *GBS*.

491 Le processus de vérification se fait en deux étapes. En premier lieu, l'auto-évaluation des règles par la société de classification ou un acteur privé conformément au niveau IV. En second lieu, une vérification de cette auto-évaluation par les autorités reconnues par l'OMI (État du pavillon). La reconnaissance de conformité ou de non-conformité relèvera, *in fine*, du MSC qui informera de sa décision les membres.

492 Prenons pour illustration la volonté de l'OMI que les navires soient sûrs et respectent l'environnement tout au long de leur exploitation. Il s'agit d'un objectif à atteindre au regard du niveau du cadre réglementaire des *GBS* qui peut se diviser en trois sous-objectifs : des navires plus sûrs, plus propres, pendant toute la durée de leur exploitation¹¹²⁹.

Si nous nous focalisons sur la notion de durée d'exploitation, quelle définition lui donner ? L'OMI parle d'une durée de vingt-cinq ans. Il s'agit d'une prescription fonctionnelle, donc de niveau II. Afin de s'assurer que les deux premiers niveaux sont respectés, l'OMI a créé un troisième niveau, celui de vérification de la conformité, qui va, dans le cas de la durée de l'exploitation, détailler la résistance de la coque, la durée de vie des agrès et appareils, etc. Ces prescriptions devront être respectées par les acteurs privés. Comme nous l'avons vu, malgré une approche permettant, en principe, de réduire drastiquement les risques, certains acteurs craignent des dérives et remettent en cause l'idée d'une autorégulation qui ne pourrait se faire, selon eux, qu'au détriment de la sécurité. En

¹¹²⁷ OMI, MSC 82/WP.5: *Goal-based new ship construction standards – Report of the Working Group*, 2006, Annex 1.

¹¹²⁸ OMI, MSC.296(87): *Adoption of the Guidelines for Verification of Conformity with Goal-Based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers*, *loc. cit.*, *supra* notre note 1102.

¹¹²⁹ LE PENSEC L., PINON H., *Age & durée de vie des navires*, *loc. cit.*, *supra* notre note 91 ; LE PENSEC L., PINON H., « Age et durée de vie des navires », *La Revue Maritime*, n°481, mars 2008, pp. 8-12.

outre, le manque d'études et de recul en la matière ajoute à la crainte d'élaborer les GBS sur le fondement de postulats erronés¹¹³⁰. Il est donc nécessaire de s'assurer que les futures normes seront correctement élaborées et compatibles avec les approches adoptées, qu'elles soient « *risk based* » ou non. Ces quelques éléments justifient la prudence de l'OMI.

2) Une mise en œuvre à moyen terme

493 Si l'avenir n'est pas écrit, il est toutefois possible d'affirmer que l'approche *FSA* aura une place prépondérante dans l'élaboration des *GBS* et que si l'approche prescriptive a peu de chance de disparaître, elle sera supplantée par l'approche par risques.

Tout comme l'approche systémique¹¹³¹ a pu considérablement se développer grâce à la cybernétique, les méthodes fondées sur l'analyse des risques ont profité du développement des nouvelles technologies. Les ordinateurs aux puissances de calcul sans cesse plus élevées, les outils satellitaires et de communication en temps réel vont rendre les approches *FSA* de plus en plus performantes.

494 Comme c'est le cas pour toutes les évolutions technologiques, les normes *GBS* n'arriveront pas à maturité avant un certain temps. En attendant, vouloir faire table rase des retours d'expérience serait dangereux et prématuré. C'est pourquoi l'OMI a élaboré un calendrier à moyen/long terme portant à janvier 2017 la dernière phase de mise en œuvre des *GBS* (schéma 18).

¹¹³⁰ KONTOVAS C. A., PSARAFTIS H. N., ZACHARIADIS P., « The Two C's of the Risk-Based Approach to Goal Based Standards: Challenges and Caveats », Athènes, 2007, p. 5 : « To be applied properly, the risk based approach requires a significant amount of future research. »

Traduction libre :

« Pour être appliquée correctement, l'approche fondée sur les risques nécessite une quantité importante de recherches futures ».

P. 3 : « the actual rule Safety Levels are unknown and cannot even be determined at present prior to extensive research toward that goal. Thus assumptions, conjectures, misinterpretations, oversimplifications and a lot of grey areas are prevalent in these first steps of the Risk Based approach. »

Traduction libre :

« les niveaux actuels de sécurité des règles sont inconnus et ne peuvent même pas être déterminées à l'heure actuelle avant une recherche approfondie pour atteindre cet objectif. Ainsi, hypothèses, conjectures, des interprétations erronées, simplifications et beaucoup de zones grises prédominent dans ces premières étapes de l'approche par risque ».

¹¹³¹ Pour de plus amples développements sur la systémique : DURAND D., *La systémique*, PUF, Collection « Que Sais-je? », 2013 ; ROSNAY, J. de, *Le macroscopie : vers une vision globale*, Paris, Seuil, 1977. Pour une introduction à la systémique du droit : BINET L., « Le droit comme système social ou la méthode systémique appliquée au droit », *Les Cahiers de droit*, vol. 32, 2, 1991, pp. 439–456 ; SAMPER C., « Argumentaire pour l'application de la systémique au droit », *Arch. phil. droit*, 43, 1999, pp. 327–348.

Calendrier	Actions
1 ^{er} janvier 2012	Entrée en vigueur des amendements GBS à SOLAS pour les vraquiers et pétroliers de plus de 150 mètres
Janvier 2012 à décembre 2015	<ul style="list-style-type: none"> • Le secrétariat prépare, organise et met au point tous les audits demandés • Le secrétariat traite toutes les demandes d'appel • Le secrétariat effectue des rapports réguliers au Comité sur les progrès accomplis
31 décembre 2013	Date limite pour la réception des demandes de vérification initiale de l'OMI
2014	Rapport du MSC sur le premier bilan
Janvier 2016	Préparation du secrétariat du MSC 96
Mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> • Le MSC 96 rend des décisions finales sur la conformité des règles soumises aux GBS • Le secrétariat informe les membres des décisions du MSC • Le secrétariat communique les premiers résultats des vérifications positives • Le secrétariat publie une liste de toutes les règles GBS
1 ^{er} juillet 2016	La réglementation GBS devient applicable
Décembre 2016	Le MSC 97 revient sur le processus de vérification ainsi que sur les procédures d'application des GBS
Janvier 2017	<ul style="list-style-type: none"> • Le secrétariat prépare et organise des audits annuels visant à l'amélioration des procédures d'élaboration des normes • Le secrétariat traite toutes les demandes d'appel

18 - Calendrier de mise en œuvre des GBS¹¹³²

495 La phase actuelle est celle de l'élaboration et de l'organisation des audits. Dès 2014, le MSC aura à sa disposition un certain nombre de rapports et pourra s'appuyer sur son premier bilan pour en tirer les premiers enseignements et préparer le MSC 96. Ces audits vont entraîner inéluctablement une modification de la perception initiale de cette notion par les acteurs qui acquerront de nouvelles pratiques et de nouveaux réflexes.

496 La prochaine échéance, d'une importance certaine, sera celle de mai 2016. Il s'agira, quatorze ans après la proposition conjointe des Bahamas et de la Grèce, de l'entrée en vigueur des GBS qui seront applicables à tous les navires.

¹¹³² OMI, MSC 87/WP.4: Annex 5 - Proposed Timetable and Schedule of Activities for the Implementation of the Verification GBS Scheme, 2010.

497 Le travail accompli par l'OMI ces dernières années démontre que cette dernière est apte à réagir rapidement quand cela est nécessaire¹¹³³. Ne fonctionnant pas en vase clos, elle a également démontré qu'elle savait s'inspirer de méthodes ayant fait leurs preuves et ne provenant pas du monde maritime.

En mettant l'accent sur ce qui doit être accompli, plutôt que sur les moyens à mettre en œuvre, les GBS ont eu pour mérite de rappeler ce qui relève respectivement du champ technique et du champ politique¹¹³⁴.

¹¹³³ WESTWOOD-BOOTH J., « IMO and Goal-Based Regulations », *op. cit.*, p. 8, *supra* notre note 1104.

¹¹³⁴ HUSS M., « Status at IMO: Where are we heading with goal-based standards? », *op. cit.*, p. 7, *supra* notre note 1118.

CHAPITRE 2 LE TRAITEMENT JURIDIQUE : LA REMISE EN CAUSE DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

498 Dans son ouvrage de référence sur la sociologie du droit, le doyen Carbonnier mettait en garde contre la tentation de reconnaître trop facilement comme autonomes les droits présentant des particularismes¹¹³⁵. De nombreux auteurs se sont intéressés à cette question de l'autonomie, et en particulier celle du droit maritime¹¹³⁶. De leurs écrits ressort le constat que le droit maritime n'est pas à proprement parler autonome. Il présente certes des particularismes qui lui permettent de s'adapter à son milieu lorsque les règles de droit commun lui font défaut ou ne sont pas adaptées¹¹³⁷, mais il n'est pas exact de parler d'autonomie¹¹³⁸ car celle-ci est le fait de ne pas dépendre d'autrui ; or, le droit maritime « ne peut faire l'économie des techniques juridiques traditionnelles [...] à plus forte raison, lorsqu'il fait appel à des institutions de droit terrestre pour les adapter au monde maritime »¹¹³⁹.

¹¹³⁵ CARBONNIER J., *Flexible droit - Pour une sociologie du droit sans rigueur*, 10^{ème} éd., Paris, LGDJ, 2001, p. 40 : « L'autonomie a toujours pour le moins une justification empirique, qu'est la division du travail. De justification scientifique, elle n'en a que dans la mesure où chaque rameau détaché peut faire état de phénomènes juridiques foncièrement différents de ceux que l'on rencontre ailleurs, postulant de ce fait des méthodes renouvelées, ce qui est loin de se vérifier constamment. »

¹¹³⁶ BONNECASE J., *Le droit commercial maritime, son particularisme, son domaine d'application et sa méthode d'interprétation*, Paris, Sirey, 1931 ; DE JUGLART M., « Le particularisme du droit maritime », Collection « D. 1959, chron. p. 183 » ; RIPERT G., *Traité de droit maritime*, Tome 1, 4^{ème} éd., Rousseau, 1950 ; MATEESCO M., *Le droit maritime soviétique face au droit occidental*, Paris, Pédone, 1966 ; SCHADEE R., « La mer comme mère du droit », in *Etudes offertes à René Rodière*, Paris, Dalloz, 1981, p. 513-518 ; DELEBECQUE P., « Le droit maritime français à l'aube du XXI^{ème} siècle », in *Le droit privé à la fin du XX^{ème} siècle - Etudes offertes à Pierre Catala*, Paris, Litec, 2001 ; CHAZAL J.-P., « Réflexions épistémologiques sur le droit commun et les droits spéciaux », in *Liber amicorum Jean Calis-Auloy - Études de droit de la consommation*, Dalloz, 2004, p. 279 ; MONTAS A., « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *DMF* 691, 2008, p. 307.

¹¹³⁷ L'avarie commune, la règle *no cure no pay*, la limitation de responsabilité, la canalisation de responsabilité, la faute nautique.

¹¹³⁸ DE JUGLART M., « Droit commun et droit maritime », *DMF* 1986, p. 259 : « La notion de particularisme évoque simplement l'idée de quelques particularités techniques ou de détail pour adapter un droit plus général à des conditions spéciales. Dans cette conception, un droit particulariste est une discipline accessoire qui demeure sous la dépendance d'une discipline générale, aux principes généraux de laquelle il convient d'avoir recours au cas d'insuffisance du droit spécial, et auxquelles celui-ci n'apporte que des exceptions à interpréter de façon étroitement limitée. Un droit est autonome, au contraire, dans la mesure où il a ses propres principes, ses propres techniques, ses propres institutions pour établir la justice, sans rien emprunter à un autre droit ou sans s'y soumettre à priori. »

¹¹³⁹ VIALARD A., *Droit maritime*, *op. cit.* p. 24, *supra* notre note 547.

499 Les spécificités du droit maritime sont toutes ordonnées autour de la notion de risque¹¹⁴⁰ qui commande et justifie des règles originales. Or, ce risque, et plus spécifiquement celui de pollution, auquel seuls les marins et les « gens du métier » s'exposaient jusqu'au milieu du XXe siècle, a changé de physionomie : il s'est depuis matérialisé bien moins souvent, du fait de l'amélioration des techniques de construction et de navigation ; mais il a également touché les terriens qui ne bénéficiaient pas de la solidarité qui existe entre participants à l'expédition maritime¹¹⁴¹.

Ce phénomène, qui a conduit à des pollutions côtières de grande envergure, a mobilisé l'opinion publique et les politiques, ce qui a entraîné de leur part une remise en cause les spécificités du monde maritime alors qu'ils n'y voyaient rien à redire tant qu'étaient seuls concernés les gens de mer. La terre souillée, l'environnement atteint, il fallait réformer les régimes de responsabilité et de réparation existant.

500 En raison de l'inefficacité du régime international de réparation au civil des dommages par hydrocarbures, l'Union européenne s'est tournée vers la solution pénale afin de prévenir les futures pollutions sur les côtes de ses États membres. Cependant, l'analyse du droit pénal semble démontrer son inadéquation à la protection de l'environnement marin (Section 1).

Cette pénalisation de la politique environnementale européenne, en réaction à une efficacité partielle mais prouvée des régimes internationaux de prévention et de réparation, ne doit pas occulter l'adéquation, sous conditions, de la responsabilité civile dans la protection de l'environnement marin (Section 2).

¹¹⁴⁰ DELEBECQUE P., « Le droit maritime français à l'aube du XXIème siècle », *loc. cit.*, p. 1137 : « Il est certain que le particularisme du droit maritime français, qui fait sa force et son intérêt, ne se justifie plus de nos jours par référence à l'idée de fortune de mer. La raison d'être de son originalité tient dans les risques de la mer. »

¹¹⁴¹ RODIERE R. et DU PONTAVICE E., *Droit maritime, loc. cit.*, p. 5, *supra* notre note 763 : « 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. »

Section 1 La pénalisation des activités maritimes comme moyen de protection de l'environnement marin

501 La pénalisation de la pollution marine n'est pas un phénomène nouveau. La loi du 5 juillet 1983¹¹⁴², transposant la convention MARPOL en droit français, avait opté pour des sanctions pénales, sur le fondement de l'article 4§4 de ladite convention¹¹⁴³, bien que celle-ci ne précise pas la nature des sanctions sans pourtant exclure la voie de la pénalisation. Les peines édictées n'étant pas jugées suffisamment dissuasives, le législateur a renforcé le dispositif pénal à plusieurs reprises¹¹⁴⁴.

Ce dispositif a, de nouveau, été modifié par la loi du 1^{er} août 2008¹¹⁴⁵, dite loi sur la responsabilité environnementale (LRE), afin de transposer en urgence en droit interne deux directives communautaires¹¹⁴⁶ sur la protection de l'environnement. Cette loi a nettement renforcé le dispositif pénal existant, conformément au droit communautaire qui impose à ses États membres de pénaliser les actes de pollution.

¹¹⁴² *Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures*, JORF, 6 juillet 1983, p. 2066.

¹¹⁴³ Nations Unies, *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires*, *op. cit.*, supra notre note 555 : « Les sanctions prévues par la législation des Parties en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels, et d'une sévérité égale quel que soit l'endroit où l'infraction a été commise. »

¹¹⁴⁴ *Loi n° 90-444 du 31 mai 1990 modifiant et complétant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures*, JORF, 1er juin 1990, p. 2066.

Loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires, JORF, 4 mai 2001, p. 7023.

Décret n° 2002-196 du 11 février 2002 relatif aux juridictions compétentes en matière de pollution des eaux de mer par rejets des navires, JORF, 16 juillet 2002, p. 3046.

Loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création de la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République, JORF, 16 avril 2003, p. 6726.

Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, JORF, 10 mars 2004, p. 4567.

¹¹⁴⁵ *Loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement*, JORF, 2 août 2008, p. 12361.

Loi dont les buts sont identiques à ceux de la convention MARPOL en son article 1 : « mettre fin à la pollution intentionnelle du milieu marin par les hydrocarbures et autres substances nuisibles et de réduire au maximum les rejets accidentels de ce type de substances. »

¹¹⁴⁶ *Directive 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*, *loc. cit.*, supra notre note 872.

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, JOCE L 255, 7 septembre 2005, pp. 11-21.

502 Ce phénomène, qui concerne les pollutions d'origines tant terrestres que marines, pose la question des fondements du droit pénal, de ses fonctions traditionnelles et des pertes de repères en la matière (Sous-section 1). Il est également révélateur des excès de la communautarisation du droit pénal de l'environnement (Sous-section 2).

Sous-section 1 Les pertes de repères du droit pénal

503 Le droit pénal a pour finalité première de protéger les valeurs essentielles d'une société et d'en préserver l'organisation sociale. Les infractions et répressions, objet de ce droit, préserve la société des comportements interdits. Dans ce but, le droit pénal se voit traditionnellement (A) attribuer quatre fonctions : préventive, punitive, rétributive et, récemment, de réinsertion¹¹⁴⁷ sociale¹¹⁴⁸. Certains auteurs estiment qu'une fonction supplémentaire, la fonction réparatrice¹¹⁴⁹ (B), s'est rajoutée, remettant en cause le régime juridique de la peine.

¹¹⁴⁷ Art. 707 al. 2 c. pén. : « L'exécution des peines favorise, dans le respect des intérêts de la société et des droits des victimes, l'insertion ou la réinsertion des condamnés ainsi que la prévention de la récidive. »

¹¹⁴⁸ Pour de plus amples détails sur les travaux de l'École de la défense sociale dans ses versions italienne et française, à laquelle est attribuée cette fonction apparue après la seconde guerre mondiale : ANCEL M., *La défense sociale nouvelle*, 3^{ème} éd., Paris, Cujas, 1981 ; GRAMATICA F., *Principes de défense sociale*, Paris, Cujas, 1964 ; DREYFUS B., *Regard contemporain sur la défense sociale nouvelle de Marc Ancel*, Paris, L'Harmattan, coll. «Librairie des humanités», 2010

¹¹⁴⁹ PAILLARD B., *La fonction réparatrice de la répression pénale*, Paris, LGDJ, 2007.

A) Les fonctions classiques de la norme pénale : prévention et punition

504 Parmi les fonctions du droit pénal, toutes ne sont pas adaptées à la protection de l'environnement. Ainsi, le caractère rétributif, qui attribue une peine à la hauteur du mal provoqué, n'a guère de sens, la peine ayant vocation, en l'espèce, à dissuader le coupable de récidiver ou de potentiels pollueurs d'en faire autant.

Il n'en va pas de même en ce qui concerne la fonction préventive. Celle-ci a une finalité rationnelle – intimider - qui s'intègre parfaitement dans théories pénales utilitaristes du XVIIIème siècle. Fonction que Guy Jean-Baptiste Target résume et justifie ainsi : « C'est la nécessité de la peine qui la rend légitime. Qu'un coupable souffre, ce n'est pas là le but de la peine, mais que ses crimes soient prévenus, voilà qui est de la plus haute importance... [...] L'efficacité de la peine se mesure moins à sa rigueur qu'à la crainte qu'elle inspire. »¹¹⁵⁰

505 L'efficacité recherchée ne sera atteinte qu'à deux conditions : que la dissuasion soit exceptionnelle et qu'elle reste cantonnée à l'interdiction d'actes dangereux.

Le droit pénal s'attache à empêcher la prévention d'acte d'une particulière gravité. Un usage répété et courant de l'outil pénal tend, cependant, à émousser son tranchant et à diminuer son efficacité. La menace de la sanction se banalise et « entre dans les mœurs », devenant sans effet¹¹⁵¹. Si l'usage du droit pénal doit être moins fréquent, il est nécessaire, en revanche, que sa sanction soit certaine et rapide et non pas que son *quantum* soit élevé¹¹⁵².

A la différence de la police administrative qui impose des comportements aux individus et les astreint à une certaine discipline, le droit pénal interdit. Ce principe est confirmé par l'article 5 de la Déclaration des droits de l'homme de 1789 : « La loi n'a le droit de défendre que des actions nuisibles à la société ». L'objectif de la répression pénale n'est donc pas de dicter une conduite mais d'influencer une décision grâce à la dissuasion. Par conséquent, hormis les cas de négligence grave et de manquements délibérés, les seuls faits punissables ne devraient être que ceux qui résultent d'une « intervention active de

¹¹⁵⁰ TARGET G. J.-B. cité par PRADEL J., *Histoire des doctrines pénales*, PUF, Collection « Que sais-je? », 1991, p. 49.

¹¹⁵¹ ROETS D., « Les sanctions pénales en droit de l'environnement sont-elles utiles? », *Rev. dr. rur.*, n° 205, 1992, p. 323.

¹¹⁵² DE MONTESQUIEU C., *De l'esprit des lois*, livre VI, ch. 12 : « Qu'on examine la cause de tous les relâchements, on verra qu'elle vient de l'impunité des crimes, et non pas de la modération des peines. »

l'agent »¹¹⁵³, lorsque se présentent des situations où il a la possibilité de faire un choix. Or, en matière de pollution marine, rares sont les comportements volontaires, bien que l'on puisse toujours identifier des manquements ou des erreurs. C'est à ce titre que Patrick Simon a critiqué la pénalisation de la pollution marine¹¹⁵⁴.

506 La fonction punitive rappelle l'impératif de transgression d'une norme pénale¹¹⁵⁵. Il s'agit alors d'une faute. Il n'en est pas de même en matière de responsabilité civile. La mise en jeu de cette dernière est subordonnée à l'existence d'un préjudice et non d'une faute. Cela ne signifie pas qu'une faute ne peut pas engager la responsabilité civile de l'auteur de l'acte incriminé mais que l'existence d'un préjudice est suffisante.

La conception moderne de la responsabilité ne place plus le trouble au cœur de ses raisonnements mais plutôt ses conséquences. Cela se traduit par la création de règles spéciales, par l'abandon du droit de la responsabilité au profit du droit de la réparation et enfin la substitution de la notion de dommage à celle d'anormalité.

¹¹⁵³ COURTAIGNE-DESLANDES C., *L'adéquation du droit pénal à la protection de l'environnement*, Paris II (Panthéon - Assas), 15 septembre 2010, p. 338.

¹¹⁵⁴ SIMON P., « La pénalisation du droit est-elle efficace en matière de pollution marine? », *DMF 2004*, p. 166 : « Si l'on décide que la justice est là non pour trouver la vérité mais pour faire peur de façon à dissuader les pollutions, il s'agit alors d'appliquer la réglementation quoi qu'il arrive pour avoir un effet médiatique. »

¹¹⁵⁵ DEMICHEL A., *Le droit pénal en marche arrière*, D. 1995, p. 213 : « La responsabilité pénale repose d'abord sur sa finalité : sanctionner qui se rend coupable non pas d'une simple erreur de comportement, mais d'une transgression des règles essentielles admises par la société. »

B) La nouvelle fonction contestable de la norme pénale : la réparation

507 Dans le prolongement des fonctions classiques du droit pénal est apparue celle de réparation. Ce phénomène réparateur du droit pénal n'est pas nouveau. Ainsi, certaines peines n'ont pour but que d'indemniser la victime¹¹⁵⁶. C'est ainsi qu'à rebours de l'adage « le pénal tient le civil en l'état », mis à mal par la loi du 9 mars 2004 dite loi Perben II¹¹⁵⁷, portant sur l'adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, les décisions du juge pénal sont subordonnées à la réparation du préjudice subi par la victime (art. 132-59 al. 1^{er}, art. 132-60 al. 1^{er} C. pén.)¹¹⁵⁸.

La protection de l'environnement n'a pas échappé au mouvement de mutation du droit pénal en droit réparateur. La Convention pour la protection de l'environnement par le droit pénal du 4 novembre 1998 posait déjà que ce dernier était à même de réparer les atteintes portées à l'environnement¹¹⁵⁹.

Cependant, les dispositions pénales relatives aux rejets d'hydrocarbures en milieu marin¹¹⁶⁰ ne prévoient pas de remise en état du milieu endommagé. Certains auteurs le regrettent car ils estiment que cette fonction de réparation permettrait au droit pénal de jouer « sa fonction instrumentale »¹¹⁶¹, les peines de prison particulièrement élevées n'étant que

¹¹⁵⁶ VINEY G., *Traité de droit civil, Introduction à la responsabilité*, 3^{ème} éd., Paris, LGDJ, 2008, n° 74-2.

¹¹⁵⁷ *Loi n°2004-204 du 9 mars 2004 portant sur l'adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité*, JORF, 10 mars 2004, p. 4567.

¹¹⁵⁸ GUIHEUX G., « Responsabilité pénale et réparation », in *Lamy responsabilité sous la direction de BRUN P. et PIERRE P.*, n° 150-30.

¹¹⁵⁹ STE 172, article 8 : « les sanctions réprimant les atteintes à l'environnement doivent permettre l'emprisonnement et les sanctions pécuniaires, et peuvent inclure la remise en état de l'environnement. »

¹¹⁶⁰ Art. L. 218-19 C. env.

¹¹⁶¹ MONTEIRO E., « Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de responsabilité maritime », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-Série 8, p. 8, [en ligne], <<http://vertigo.revues.org/10184>>, consulté le 8 février 2011.

Pour des propositions allant dans le sens de la réparation des dommages environnementaux par le droit pénal : JAWORSKI V., « La réponse pénale au dommage écologique causé par les marées noires », *RJE n° 2009, n° 1*, pp. 17-25.

rarement mises en œuvre. Cette solution avait été proposée au niveau de l'Union européenne¹¹⁶² sans que cela n'aboutisse.

508 L'irruption de la notion de réparation dans le champ pénal nous fait glisser de la dissuasion du droit pénal vers une autre fonction : la fonction restitutive. Certains en concluent, non sans raison, qu'un glissement du droit pénal vers la responsabilité civile s'opère¹¹⁶³. Cette « dérive fonctionnaliste du droit pénal »¹¹⁶⁴, conduisant à rechercher avant tout un débiteur et non un fautif¹¹⁶⁵, entretient une confusion entre finalité rétributive et finalité restitutive. Différents auteurs en sont ainsi amenés à parler de « responsabilité pénale pour risques »¹¹⁶⁶.

Or, en recherchant un débiteur, donc un patrimoine, on s'efforce de rétablir un équilibre rompu, à réparer un fait objectif. En transposant le mécanisme sur le plan pénal, on vide la faute pénale de son contenu subjectif rendant, ainsi, la responsabilité pénale objective et donc impropre à remplir sa fonction dissuasive. Il en résulte que « le droit pénal perd son autorité »¹¹⁶⁷. Bien que la question de la réparation soit fondamentale en matière de dommage environnemental, le fait que l'application du droit pénal soit inadaptée à la recherche de la réparation des dommages causés à l'environnement conduit à se tourner vers d'autres droits plus adaptés comme le droit de la responsabilité civile.

¹¹⁶² Pour un panorama des apports communautaires en matière de responsabilité pénale environnementale : CUDENEC A., « L'apport du cadre pénal communautaire à la prévention et à la réparation du dommage à l'environnement », in *La responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation*, Paris, Thèmes et commentaires, Actes, Dalloz, 2009, p. 395 et s.

¹¹⁶³ ROETS D., « Les sanctions pénales en droit de l'environnement sont-elles utiles? », *loc. cit.*, supra notre note 277 ; GUIHEUX G., « Objectivation de la responsabilité pénale », in *Lamy responsabilité*, BRUN P. et PIERRE P. (ss dir.), n° 150-25 : « Plusieurs auteurs relèvent que l'évolution que connaît la responsabilité pénale, si elle ne tend pas à remettre en cause ses fondements essentiels, conduit néanmoins à la rapprocher de la responsabilité civile. »

¹¹⁶⁴ PAILLARD B., *La fonction réparatrice de la répression pénale*, *op. cit.*, p. 227, supra notre note 1149.

¹¹⁶⁵ *Ibid.* p. 225 : « L'identité de la faute pénale et de la faute civile conduit à désigner non seulement le sujet de la répression, mais aussi le débiteur de la réparation. Ces deux personnages se trouvent cousus dans le même sac, car l'évolution du concept de responsabilité a fini par les confondre, ce qui n'est pas choquant en matière d'infractions volontaires. Mais en matière d'infractions involontaires, lorsqu'une faute pénale est influencée par les besoins de réparation, la confusion entre le sujet de répression et le débiteur de la réparation ne peut se faire qu'au sacrifice de la notion de culpabilité. »

¹¹⁶⁶ MERLE R. et VITU A., *Traité de droit criminel, Droit pénal général*, CUJAS, n° 498, 533 et 345.

¹¹⁶⁷ DREYER E., « La médiation pénale, objet juridique mal identifié », *JCP G 2008, I*, n°131.

509 Les suites judiciaires données au naufrage de l'ERIKA sont symptomatiques de cette volonté de certains de pénaliser la protection de l'environnement. Les trois décisions rendues dans cette affaire, celle du 16 janvier 2008 par la 11^e chambre du Tribunal de grande instance de Paris¹¹⁶⁸, celle du 30 mars 2010 par la 11^e chambre des appels correctionnels de la Cour d'appel de Paris¹¹⁶⁹ et celle du 25 septembre 2012 par la chambre criminelle de la Cour de cassation¹¹⁷⁰, l'ont été par des juridictions pénales. L'objet des poursuites étaient la réparation des dommages par pollution et l'indemnisation des victimes. Cette « affaire était civile et aurait dû le rester »¹¹⁷¹. Ceci étant, que retenir de ces décisions qui puisse nous éclairer sur l'évolution du droit de la réparation de l'environnement, marin en l'espèce ?

510 En tout premier lieu, se posait la question de la compétence des juridictions françaises pour connaître d'une pollution survenue dans la ZEE française. Les juridictions de première instance et d'appel s'étaient estimées compétentes, sur le fondement de l'article 113-2 du code pénal, car la pollution générée par le naufrage de l'ERIKA avait souillé quatre cent kilomètres de côtes françaises. Didier Boccon-Gibaud, avocat général auprès de la Cour de cassation, avait estimé dans ses conclusions que si la pollution avait bien atteint les côtes françaises, les juridictions françaises étaient incompétentes du fait que l'infraction avait eu lieu dans la ZEE de la France et non dans ses eaux territoriales. Ce qui importe n'est pas le lieu de la pollution mais celui de l'infraction¹¹⁷².

Ce raisonnement n'a pas été repris, à juste titre, par la Cour de cassation. Les fondements juridiques de la compétence des juridictions françaises avaient été parfaitement exposés par Pierre Bonassies avant cette décision¹¹⁷³. Le premier argument avancé pour

¹¹⁶⁸ SIMON P., « Le jugement Erika met-il à mal le droit maritime ? », XVI^{ème} Journée Ripert organisée par l'Association Française du Droit Maritime (AFDM), Paris, *DMF 2008*, 695.

¹¹⁶⁹ « Spécial Erika », *DMF 719*, 2010.

¹¹⁷⁰ « Spécial Erika », *DMF 742*, 2012.

¹¹⁷¹ DELEBECQUE P., « Aspects civils de la décision Erika », *DMF 2012*, 742.

¹¹⁷² Cass. crim., 25 septembre 2012 [en ligne] <http://www.courdecassation.fr/IMG/Crim_arret3439_20120925.pdf>, consulté le 27 janvier 2014, p. 36 : « [...] la question ne se pose pas pour les eaux territoriales où la France exerce sa pleine souveraineté, mais pour la ZEE où sa compétence découle des conventions internationales et s'exerce dans les limites de celles-ci [...] .»

¹¹⁷³ BONASSIES P., « Sur l'Erika ou "avant qu'il ne soit trop tard" », *DMF 2012*, 736.

justifier l'incompétence du juge français provenait de l'article 97 CNUDM¹¹⁷⁴ qui pose l'exception de la compétence d'un État pour sanctionner pénalement les actes commis en haute mer par le capitaine ou un membre de l'équipage. Or, les poursuites ont été intentées contre la société de classification RINA et la société TOTAL et non contre le capitaine ou les membres de l'équipage. Cet argument est donc inopérant.

Le second argument concernait la ZEE. En effet, le naufrage de l'ERIKA est survenu dans la ZEE française et en mer territoriale. Cependant, l'article 56 CNUDM accorde à l'État côtier, dans sa ZEE, « [...] juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne [...] la protection et la préservation du milieu marin [...] ». De plus, plus précis encore, l'article 220 CNUDM¹¹⁷⁵ autorise un État côtier à intenter une action si son littoral ou ses intérêts ont subi des dommages importants. Ainsi que le rappelle Pierre Bonassies, « 'intenter une action', c'est bien ce qu'a fait l'État français ».

Enfin, la CNUDM n'est pas la seule convention internationale à autoriser un État côtier à intenter une action en pareil cas. La convention CLC 92, dans son article IX¹¹⁷⁶, rend compétents les États pour tout dommage de pollution survenus dans leur ZEE.

511 En suivant les conclusions de la cour d'appel de Paris, la Cour de cassation a permis de lever le doute quant à la compatibilité de la loi du 5 juillet 1983¹¹⁷⁷ avec la convention MARPOL. Les prévenus arguaient, en appel comme en cassation, que la convention MARPOL subordonne la répression des rejets d'hydrocarbures à une absence de précautions raisonnables prises pour éviter ou limiter de tels rejets ainsi qu'une volonté d'agir en tant que

¹¹⁷⁴ Art. 97 CNUDM : « En cas d'abordage ou de tout autre incident de navigation maritime en haute mer qui engage la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de tout autre membre du personnel du navire, il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaires que devant les autorités judiciaires ou administratives soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont l'intéressé a la nationalité. »

¹¹⁷⁵ Art. 220 CNUDM : « Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale d'un Etat a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, cet Etat peut, sous réserve de la section 7, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne. »

¹¹⁷⁶ Art. IX CLC 92 : « 1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone telle que définie à l'article II, d'un ou de plusieurs États contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces États contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes. »

¹¹⁷⁷ *Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures, op. cit., supra* notre note 1142.

tel ou de façon téméraire de la part du propriétaire ou du capitaine. Tandis que la loi du 5 juillet 1983 ne réprime ces rejets qu'en cas de faute d'imprudence. La cour d'appel de Paris a rejeté cette argumentation en rappelant que l'article 2 alinéa 3 de la convention ne distingue pas la cause du rejet¹¹⁷⁸ et donc « englobe également les rejets accidentels de substances nuisibles ».

Outre cette différence dans l'appréciation du rejet, la loi du 5 juillet 1983 se distingue de la convention MARPOL en n'admettant comme fait justificatif d'un rejet, que les mesures prises pour éviter un danger grave et imminent menaçant la sécurité des navires, la vie humaine et l'environnement. La convention admet comme fait justificatif les mesures raisonnables prises pour empêcher ou réduire les rejets. Si l'article 4 alinéa 4 de la convention incite les parties à « décourager les contrevenants éventuels » et l'article 211 CNUDM autorise les États côtiers à adopter « des lois et règlements visant à prévenir et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées », l'« interprétation restrictive de la Convention Marpol »¹¹⁷⁹ du législateur n'est pas inconstitutionnelle.

512 Le dernier enseignement que nous pouvons retenir des arrêts de la Cour d'appel de Paris et de la Cour de cassation concerne la procédure de *vetting* réalisée par TOTAL SA qui ne la considérait que comme une « règle d'origine purement privée et qui n'est pas source de droits pour les tiers, pas plus que ne l'est un code de déontologie »¹¹⁸⁰. La Cour d'appel a considéré, au contraire, que « le non-respect de la procédure *vetting* est une cause impulsive et déterminante du naufrage »¹¹⁸¹, et qu'« En s'affranchissant des règles relatives à la fréquence des inspections *vetting*, le signataire de la charte-partie au voyage passée avec la société SELMONT [...] a contribué à créer la situation ayant permis le naufrage et la pollution qui s'en est suivie »¹¹⁸² confirmant ainsi la responsabilité pénale de TOTAL SA.

¹¹⁷⁸ Art. 2 al. 3 : « a) " Rejet ", lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances, désigne tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, émanation ou vidange. »

¹¹⁷⁹ NEYRET L., « De l'approche extensive de la responsabilité pénale dans l'affaire Erika », *Environnement et développement durable*, n° 11, 2010, p. 12.

¹¹⁸⁰ CA Paris, 30 mars 2010, p. 291.

¹¹⁸¹ *Ibid.*, p. 119.

¹¹⁸² *Ibid.*, p. 384.

Quel raisonnement a conduit la Cour d'appel de Paris à conclure en la responsabilité de TOTAL SA qui n'était pas l'affréteur de l'ERIKA, mais la société mère de l'affréteur TOTAL TRANSPORT CORPORATION (TTC) ? Le propriétaire du navire, TEVERE SHIPPING, n'était qu'une coquille vide et donc insolvable. La seule personne morale présentant une garantie d'indemnisation pour les victimes était TOTAL SA. Ce qui a conduit la Cour d'appel à « percer le voile des personnes morales dans le but de remonter jusqu'à la société mère »¹¹⁸³ mais également à qualifier, implicitement, le *vetting* d'engagement unilatéral de la volonté, lui faisant produire la force d'une obligation. Cette théorie ne devrait produire ses effets que si « son bénéficiaire a pu légitimement croire en l'efficacité de la promesse »¹¹⁸⁴. Malheureusement, les juges n'ont pas soulevé cette question qui risque pourtant d'être posée à nouveau dans des cas similaires.

Il est cependant intéressant de constater que les juges ont « mis en évidence un hiatus patent entre la gravité des conséquences du délit de pollution et le niveau des sanctions pénales afférentes, illustrant l'incapacité du droit positif de la responsabilité pénale à réprimer et à prévenir de manière optimale les comportements délictueux présentant un risque grave pour l'environnement »¹¹⁸⁵. Ce qui confirme l'inadéquation du droit pénal à la protection de l'environnement et le rôle, à redéfinir, de la responsabilité civile. Comme l'a souligné Pierre Bonassies, si les victimes avaient agi devant les juridictions civiles, les questions liées à la conventionalité de la loi du 5 juillet 1983 et à la compétence des juridictions françaises ne se seraient pas posées¹¹⁸⁶.

Les arrêts étudiés sont à ranger dans la catégorie de ceux qui font évoluer le droit de l'environnement ; « une fois encore, le droit français [...] ouvre la voie »¹¹⁸⁷. En reconnaissant la culpabilité de TOTAL SA pour n'avoir pas réalisé correctement la procédure de *vetting*, la Cour d'appel et la Cour de cassation n'ont-elles pas encouragé les acteurs concernés par la protection de l'environnement à limiter leurs comportements volontaires ; si les codes de

¹¹⁸³ DELEBECQUE P., « Aspects civils de l'arrêt Erika », DMF 2010, 719.

¹¹⁸⁴ TERRE F., SIMLER P., LEQUETTE Y., *Les obligations, op. cit.*, p. 66, *supra* notre note 30.

¹¹⁸⁵ NEYRET L., « Naufrage de l'Erika : vers un droit commun de la réparation des atteintes à l'environnement », *D. 2008*, p. 2681.

¹¹⁸⁶ BONASSIES P., « Affaire Erika : Et si les victimes avaient agi devant les juridictions civiles. », DMF 2014, 755.

¹¹⁸⁷ DELEBECQUE P., « Aspects civils de l'arrêt Erika », *op. cit.*, p. 885, *supra* notre note 1171.

bonne conduite des entreprises n'ont pas vu pour autant leur nombre décroître¹¹⁸⁸, il n'est pas certain que ces codes ne se transforment pas, à leur tour, en coquille vide.

513 Cette « montée en puissance du droit pénal »¹¹⁸⁹ entraîne des appels à la modération¹¹⁹⁰, a fortiori quand un mouvement inverse se produit en droit des affaires¹¹⁹¹. En effet, alors que la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales¹¹⁹² était inspirée d'une conception hautement répressive (son titre II consacré aux dispositions pénales comptait plus de soixante-dix articles), sous la pression de la doctrine et des praticiens, et à la suite du rapport Marini¹¹⁹³, la loi sur les nouvelles régulations économiques (NRE)¹¹⁹⁴ a opéré une dépenalisation du droit des sociétés au profit du droit civil.

514 On constate donc que la volonté de répondre efficacement aux atteintes environnementales a conduit à faire évoluer les frontières établies du droit pénal, bien que ce mouvement soit antérieur à l'émergence de cette volonté. Ce faisant, la prise en compte de l'environnement par le droit étant récente à l'échelle de l'évolution du droit il est ardu de savoir aujourd'hui où et quand les nouvelles frontières pénales se cristalliseront à nouveau. L'on peut affirmer, en revanche, que l'influence du droit de l'Union en matière de droit pénal de l'environnement se confirme de façon excessive.

¹¹⁸⁸ NEYRET L., « Naufrage de l'Erika : vers un droit commun de la réparation des atteintes à l'environnement », *op. cit.*, p. 14., *supra* notre note 1185.

¹¹⁸⁹ SCHNEIDER A., « Réparation et répression : histoire d'une transformation des besoins par la notion de risque », *LPA*, n° 123, 1999, pp. 13-20.

¹¹⁹⁰ DELEBECQUE P. : « *Le droit pénal n'est pas un droit principal, c'est un droit d'appoint qu'il ne faudrait pas instrumentaliser.* » « La répression des pollutions marines : Aspects juridiques et opérationnels », Colloque organisé par le Tribunal de Grande Instance du Havre, les 5 et 6 juin 2003, Recension LE MONNIER DE GOUVILLE A., *DMF 2003*, 639.

¹¹⁹¹ ROBERT J.-H., « Dépenalisations saupoudrées », *Dr. sociétés*, 2003, *chron.* 11.

¹¹⁹² *Loi 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales*, JORF, 26 juillet 1966, p. 6402.

¹¹⁹³ MARINI P., *La modernisation du droit des sociétés*, La documentation française, 1996, pp. 100 et s.

¹¹⁹⁴ *Loi 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques*, JORF, 16 mai 2001, p. 7776.

Sous-section 2 Les excès de la pénalisation du droit de l'environnement de l'Union européenne

515 A l'origine, le traité CEE n'intégrait pas la protection de l'environnement dans les objectifs de la Communauté. C'est le Parlement européen qui a pris l'initiative de l'introduction de dispositions relatives à la protection de l'environnement dans l'Acte Unique européen modifiant le traité de Rome CEE¹¹⁹⁵. A la même période, la CJCE rendait un arrêt par lequel elle affirmait considérer « la protection de l'environnement comme un objectif essentiel de la Communauté »¹¹⁹⁶.

Le traité de Maastricht (TUE) de 1993 a élargi considérablement la description des missions de la Communauté européenne¹¹⁹⁷ en y ajoutant les objectifs suivants : une croissance durable respectueuse de l'environnement ; le relèvement de la qualité de vie ; la solidarité entre les États membres ; la mise en œuvre des politiques et des actions communes visées aux articles 3¹¹⁹⁸ et 3A TUE¹¹⁹⁹.

¹¹⁹⁵ *Résolution du 14 février 1984 relative au projet de traité instituant l'Union européenne*, JO n° C 77, 19 mars 1984, p. 53, attendu 13.

¹¹⁹⁶ *CJCE, 7 février 1985, aff. 240/83, ADBHU, Rec. 1985*, p. 531.

¹¹⁹⁷ Préambule, septième considérant : « déterminés à promouvoir le progrès économique et social de leurs peuples, dans le cadre de l'achèvement du marché intérieur et du renforcement de la cohésion et de la protection de l'environnement, et à mettre en œuvre des politiques assurant des progrès parallèles dans l'intégration économique et dans les autres domaines ».

¹¹⁹⁸ Article 3 (extraits) : « Aux fins énoncées à l'article 2, l'action de la Communauté comporte, dans les conditions et selon les rythmes prévus par le présent traité :

- e) une politique commune dans les domaines de l'agriculture et de la pêche,
- f) une politique commune dans le domaine des transports,
- k) une politique dans le domaine de l'environnement,
- m) la promotion de la recherche et du développement technologique,
- o) une contribution à la réalisation d'un niveau élevé de protection de la santé,
- q) une politique dans le domaine de la coopération au développement,
- s) une contribution au renforcement de la protection des consommateurs,
- t) des mesures dans les domaines de l'énergie, de la protection civile et du tourisme. »

¹¹⁹⁹ Article 3A (extraits) : « 1. Aux fins énoncées à l'article 2, l'action des États membres et de la Communauté comporte, dans les conditions et selon les rythmes prévus par le présent traité, l'instauration d'une politique économique fondée sur l'étroite coordination des politiques économiques des États membres, sur le marché intérieur et sur la définition d'objectifs communs [...]

2. Parallèlement, dans les conditions et selon les rythmes et les procédures prévus par le présent traité, cette action comporte la fixation irrévocable des taux de change conduisant à l'instauration d'une monnaie unique, l'Écu, ainsi que la définition et la conduite d'une politique monétaire et d'une politique de change uniques dont l'objectif principal est de maintenir la stabilité des prix et, sans préjudice de cet objectif, de soutenir les

Le traité d'Amsterdam a, quant à lui, modifié l'article 2 du Traité en lui donnant pour mission « de promouvoir dans l'ensemble de la Communauté un développement harmonieux, équilibré et durable des activités économiques ». Il n'est plus question, comme dans le Titre VII de l'AUE, d'actions en matière d'environnement mais de « politique de la Communauté en matière d'environnement ». Cette évolution dans les termes ne fait que traduire la prise en compte grandissante de l'environnement par la Communauté¹²⁰⁰.

Il en résulte la naissance de deux phénomènes. Le premier est d'ordre juridique et concerne la difficile répartition des compétences en matière environnementale entre l'Union et les États membres (A). Le second est d'ordre politique et consiste à faire du droit de l'Union européenne un outil de répression au service d'une nouvelle cause, avec les excès que cela comporte (B).

politiques économiques générales dans la Communauté, conformément au principe d'une économie de marché ouverte où la concurrence est libre[...]

3. Cette action des États membres et de la Communauté implique le respect des principes directeurs suivants : prix stables, finances publiques et conditions monétaires saines et balance des paiements stable. »

¹²⁰⁰ SIMON D., « Commentaire du titre XVI Environnement », in *Commentaire article par article du traité sur l'Union Européenne* sous la direction de Constantinesco V., Kovar R. et Simon D., Economica, 1995, pp. 473–487.

A) La difficile répartition des compétences en matière environnementale

516 C'est, désormais, l'article 191 paragraphe 1 du TFUE qui assigne à la politique environnementale de l'Union quatre finalités :

- la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement,
- la protection de la santé des personnes,
- l'utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles,
- la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique.

Ces finalités sont à rapprocher de l'article 11 TFUE¹²⁰¹ qui soumet les politiques de l'Union, dans leur définition et leur mise en œuvre, aux impératifs et exigences de la protection de l'environnement. Ce choix d'une politique intégrée en matière environnementale est cohérent avec les finalités de l'Union d'œuvrer pour la protection de l'environnement et s'appuie sur des principes qui ont évolué avec les différents traités communautaires à savoir ceux d'action préventive, de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, de pollueur-payeur et de précaution¹²⁰².

Il est possible d'en adjoindre deux supplémentaires : celui de la recherche d'un niveau de protection élevé, qui consiste d'avantage en la création d'une obligation de moyen qu'en la position d'un principe et celui d'intégration qui avait été formulé par l'Acte unique¹²⁰³.

517 L'Union est, donc, compétente au plan interne en matière de protection de l'environnement. A-t-elle pour autant la légitimité nécessaire pour agir au plan international ? Cette question pose celle des relations entre droit communautaire et droit international public.

Bien qu'étant une création du droit international, le droit communautaire en est distinct. L'ordre juridique communautaire « n'en constitue pas moins la charte constitutive

¹²⁰¹ Article 11 TFUE : « Les exigences de la protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et actions de l'Union, en particulier afin de promouvoir le développement durable. »

¹²⁰² Article 191 paragraphe 2 TFUE.

¹²⁰³ *Acte unique européen*, JOCE n° L169, 29 juin 1987, pp. 1-19, article 130R paragraphe 2 : « Les exigences en matière de protection de l'environnement sont une composante des autres politiques de la Communauté. »

d'une communauté de droit »¹²⁰⁴. À de nombreuses reprises, la CJCE a confirmé cette distinction¹²⁰⁵. L'une des raisons principales de cette spécificité du droit communautaire, et maintenant de l'Union, est que celle-ci exerce des compétences en lieu et place des États membres. Cet état de fait et droit pose l'épineuse question de l'articulation de notre droit interne avec le droit de l'Union et le droit international. Quelle position adopteront les juridictions françaises dans l'hypothèse d'un conflit entre une convention à laquelle la France est partie et le droit de l'Union? Certains auteurs, sans minimiser les enjeux et les difficultés, estiment que les conflits entre ces sources du droit sont moins nombreuses qu'il n'y paraît et qu'en matière maritime, « il n'y a donc pas de conflit »¹²⁰⁶. Aussi surprenant que cela puisse paraître, des conflits peuvent en revanche naître entre le droit maritime et le droit commun des transports du fait de la méconnaissance du législateur français des spécificités du droit maritime¹²⁰⁷.

518 Après la seconde guerre mondiale, la CIJ avait défini les critères permettant à une organisation d'être un sujet de droit international public¹²⁰⁸. Selon elle, la personnalité internationale possède deux caractères : un caractère formel, à savoir la capacité d'être titulaire de droits et de devoirs internationaux et un caractère matériel, à savoir que « les sujets de droit dans un système juridique ne sont pas nécessairement identiques quant à l'étendue de leurs droit, et leur nature dépend de besoin de la communauté »¹²⁰⁹.

La personnalité internationale peut ainsi être définie comme « l'aptitude à être titulaire des droits et obligations internationales, à pouvoir invoquer et subir le droit international, et à être destinataire d'au moins une norme internationale »¹²¹⁰.

¹²⁰⁴ Avis 1/91, 14 décembre 1991, Rec. CJCE 1991, p. I-6102.

¹²⁰⁵ Arrêt Van Gend en .Loos, CJCE, 5 février 1963, aff. 26/62, Rec. 1963. 3 ; Arrêt Costa c. Enel, CJCE, 15 juillet 1964, aff. 6/64, Rec. CJCE, p. I-1161 : la Cour affirme qu' « à la différence des traités internationaux ordinaires, le traité de la CEE a institué un ordre juridique intégré au droit des États membres. »

¹²⁰⁶ DELEBECQUE P., « Européanisation et internationalisation des sources du droit : l'exemple du droit maritime », *RJCom*, Juillet-Août 2012, n° 4, 2012, p. 10.

¹²⁰⁷ *Ibid.*, pp. 5-6.

¹²⁰⁸ C. I. J., avis, 11 avril 1949, *Réparation des dommages subis au service des Nations Unies*, Rec. 1949, p. 174.

¹²⁰⁹ *Ibid.*, p. 178.

¹²¹⁰ SULTANA J-P., « La personnalité internationale des Communautés européennes et la théorie générale de la personnalité juridique internationale », Faculté de Droit et de Sciences Economiques de l'Université de Montpellier, Janvier 1969.

C'est ainsi que l'article 281 TCE disposait que « l'Union a la personnalité juridique » et que l'article 282 TCE conférait à la Communauté « la capacité juridique » dans chacun des États membres. Cette personnalité a été affirmée par la CJCE en 1971 dans l'arrêt AETR¹²¹¹ mais sur un autre fondement que celui des critères définis par la CIJ. En effet, la CJCE affirme que cette personnalité peut s'exercer « dans toute l'étendue du champ des objectifs définis par la première partie du traité ». Le fondement de cette personnalité est donc issu du traité lui-même et non du droit international.

519 L'arrêt AETR précise que la Communauté est compétente sur le plan international « en particulier chaque fois que pour la mise en œuvre d'une politique commune prévue par le Traité, la Communauté a pris des dispositions instaurant, sous quelque forme que ce soit, des règles communes ».

520 Quant aux États membres le principe de préemption communautaire les autorise à exercer leurs prérogatives dans les domaines de compétences où l'Union n'a pas exercé la sienne¹²¹².

Ce sujet ayant donné lieu à des controverses doctrinales. Depuis les Avis 2/92¹²¹³ et 1/94¹²¹⁴, la CJUE conditionne la création d'une compétence exclusive de l'Union à une habilitation expresse des États membres. Pour cela, deux critères ont été dégagés :

- 1) la compétence de l'Union ne devient exclusive que si cette dernière a réglementé un sujet de manière exhaustive ;
- 2) il doit exister une norme internationale constituant une règle maximale.

Certains auteurs en concluent que « force est de constater que lorsqu'un domaine est épuisé en droit communautaire interne, [l'Union] est compétente au plan externe de manière exclusive¹²¹⁵ ».

¹²¹¹ Arrêt AETR, CJCE, 31 mars 1971, aff. 22/70, Commission c/ Conseil, Rec. CJCE 1971, p. 263.

¹²¹² Pour de plus amples développements sur cette question : ARENA A., *The Doctrine of Union Preemption in the EU Single Market : Between Sein and Sollen*, 2010, [en ligne], <<http://centers.law.nyu.edu/jeanmonnet/papers/10/100301.pdf>>, consulté le 1^{er} mai 2012 ; OBERDORFF H., *L'Union européenne*, Paris, PUG, 2007, pp. 290 et s.

¹²¹³ Avis 2/92, 24 mars 1995, Rec. CJCE 1995, p. I-52.

¹²¹⁴ Avis 1/94, 15 novembre 1994, Rec. CJCE 1994, p. I-5267.

¹²¹⁵ TURCO I., *La protection de l'environnement marin contre les pollutions telluriques en droit communautaire*, Université de droit, d'économie et de ses sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille, Décembre 1999, p. 102.

521 Les principes de la compétence internationale générale de l'Union rappelés, il s'agit, à présent, d'analyser les fondements de cette compétence en matière environnementale.

L'Union est compétente en matière environnementale en vertu du Titre XX TFUE dont l'article 191 paragraphe 4 reprend, *in extenso*, les dispositions de l'article 174 TCE. L'alinéa 2 du paragraphe 4 de cet article indique que la compétence communautaire en la matière n'est pas exclusive¹²¹⁶. Cette non-exclusivité est confirmée par l'article 193 TFUE qui permet aux États membres d'adopter des mesures de protection renforcées au regard du droit communautaire¹²¹⁷.

La compétence externe de l'Union doit en outre respecter la limite fixée par les objectifs¹²¹⁸ et les principes¹²¹⁹ définis par l'article 191 TFUE.

522 Il reste à savoir quelle conception prévaut en la matière. En effet, en application de la jurisprudence AETR, l'Union européenne n'est compétente qu'à condition que le sujet de l'accord international ait fait l'objet d'une législation communautaire. Or, cette conception n'est pas celle retenue par la Commission qui estime l'Union compétente pour contracter tout accord international conforme aux objectifs communautaires en matière environnementale.

Le Conseil a finalement retenu la conception issue de la jurisprudence AETR. Le seul cas autorisé, alors que le sujet ne faisait l'objet d'aucune réglementation en interne, est celui de la convention de Paris du 4 juin 1974 pour la prévention de la pollution marine d'origine

¹²¹⁶ Article 191 paragraphe 2 al. 2 TFUE : « Dans ce contexte, les mesures d'harmonisation répondant aux exigences en matière de protection de l'environnement comportent, dans les cas appropriés, une clause de sauvegarde autorisant les États membres à prendre, pour des motifs environnementaux non économiques, des mesures provisoires soumises à une procédure de contrôle de l'Union. »

¹²¹⁷ Article 193 TFUE : « Les mesures de protection arrêtées en vertu de l'article 192 ne font pas obstacle au maintien et à l'établissement, par chaque État membre, de mesures de protection renforcées. Ces mesures doivent être compatibles avec les traités. Elles sont notifiées à la Commission. »

¹²¹⁸ Ces objectifs sont :

- la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement,
- la protection de la santé des personnes,
- l'utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles,
- la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique.

¹²¹⁹ Ces principes sont ceux de :

- de précaution,
- d'action préventive,
- de correction par priorité à la source,
- et du principe pollueur-payeur.

tellurique¹²²⁰. La justification du Conseil autorisant la conclusion de la convention d'Helsinki pour la protection de la mer Baltique du 19 avril 1992¹²²¹ laisse à penser que la compétence internationale de l'Union est encore fondée sur la conception issue de la jurisprudence AETR.

523 Malgré l'article 193 TFUE, le droit de l'Union domine les normes internes des États membres. Selon Robert Kovar¹²²², trois types de situation peuvent, en effet, se présenter :

- 1) l'attribution explicite d'une compétence externe, ainsi que le permet l'article 191 paragraphe 4 TFUE ;
- 2) l'exercice par l'Union de sa compétence interne ; les États membres ne pourraient invoquer le précédent article, devraient se conformer à la jurisprudence AETR et n'auraient pas la capacité, donc, de conclure isolément ou collectivement des accords avec les États tiers ;
- 3) le non-exercice des compétences externe et interne ; les États membres auraient le pouvoir de conclure des accords avec des États tiers.

Robert Kovar poursuit par ce constat : « A travers ces différentes interprétations, on voit se préciser l'idée selon laquelle l'article [191 TFUE] juxtapose en réalité dans une même disposition des stades successifs d'une négociation qui serait davantage une stratification de compromis successifs qu'un ensemble cohérent de normes compatibles. »¹²²³

Le schéma de cette suprématie pourrait être le suivant :

- l'Union européenne est compétente pour contracter des accords internationaux en matière environnementale mais de manière non-exclusive, les négociations relatives auxdits accords pouvant se faire conjointement entre l'Union et les États membres.
- Lorsque l'Union a édicté des normes internes dans ce domaine, les États membres perdent toute compétence au profit de l'Union.

¹²²⁰ *Convention de Paris du 4 juin 1974 pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique*, Paris, 4 juin 1974 ; RGDIP, T. 82, 1978, p. 950 - ILM, vol. 13, 1974, p. 352.
Protocole à la Convention, Paris, 26 mars 1976 ; DIE – AM 974 :43/A.

¹²²¹ *Décision 94/157/CE du Conseil relative à la conclusion, au nom de la Communauté, de la convention sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique (convention d'Helsinki révisée de 1992)*, JOCE n° L73, 16 mars 1994, p. 15.

¹²²² KOVAR R., « Les compétences internationales de la Communauté et des Etats membres à travers l'Acte Unique européen », in *Relations extérieures de la Communauté européenne et marché intérieur : aspects juridiques et fonctionnels : colloque 1986*, Bruxelles, Story et Scientia, 1986, p. 72.

¹²²³ *Ibid.*

524 L'Union européenne est donc compétente en matière environnementale, tant sur le plan interne qu'international. Mais, et c'est la question qui est au cœur de toute sa politique actuelle en matière de protection de l'environnement et de renforcement de la sécurité maritime, cette compétence inclut-elle l'usage du droit pénal comme arme ultime contre les pollueurs ?

B) L'aspect utilitariste du droit de l'Union européenne

525 Après avoir été régis par les articles 29 et suivants TUE ainsi que par le troisième pilier (coopération policière et judiciaire), aujourd'hui, le droit pénal relève de la compétence exclusive des États membres, ce droit s'exerçant dans le cadre des articles 82 et suivants TFUE. C'est ce que la CJCE a rappelé en déclarant qu'« en principe, la législation pénale tout comme les règles de procédure pénale ne relèvent pas de la compétence de la Communauté »¹²²⁴. La doctrine le confirme en affirmant que « le droit de punir est un attribut de la souveraineté que les États ne veulent pas abandonner »¹²²⁵. Ce principe d'incompétence souffre pourtant d'exceptions qui trouvent leur origine dans le droit communautaire de l'environnement.

526 Ces exceptions, ces limites ont été posées par deux décisions de la CJCE du 13 septembre 2005¹²²⁶ et du 23 octobre 2007¹²²⁷.

Dans son arrêt du 13 septembre 2005, la CJCE a annulé la décision-cadre n° 2003/80/JAI du 27 janvier 2003 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal¹²²⁸ pour la raison que cette décision-cadre, qui avait pour base juridique les deuxième et troisième piliers, empiétait sur la politique des transports et de l'environnement, deux domaines réservés de la Communauté¹²²⁹. L'enjeu attaché à cet arrêt était de savoir si le droit communautaire pouvait imposer aux États membres de prévoir des sanctions pénales car, selon la CJCE, la Communauté a le pouvoir d'inciter les États membres à prendre des mesures pénales dans les domaines des transports et de l'environnement si elles s'avèrent

¹²²⁴ CJCE, 13 septembre 2005, *Commission c/ Conseil*, aff. C-176/03, Rec. CJCE, p. I-7879.

¹²²⁵ Beziz-Ayache A., « Incompétence de la Communauté européenne dans le domaine pénal », in *Lamy Droit pénal des affaires sous la direction de Ducouloux-Favard C.*, 2012, n° 4266.

¹²²⁶ CJCE, 13 septembre 2005, *Commission c/ Conseil*, aff. C-176/03, Rec. p. I-7879, Rec. p. I-7879. ; MICHEL V., « Droit pénal communautaire : le dragon aux pieds d'argile terrassé ? CJCE, 13 septembre 2005, *Commission contre Conseil*, aff. C-176/03 », *Petites Affiches*, n° 79, 20 avril 2006, p. 4.

¹²²⁷ CJCE, 23 octobre 2007, *Commission c/ Conseil*, aff. C-440/05, Rec. CJCE, p. I-9097 ; CUDENNEC A., « Commentaire de l'arrêt de la CJCE 23 octobre 2007, aff. C-440/05, *Commission c/ Conseil* : la confirmation de la compétence de la Communauté européenne pour agir au plan pénal », *DMF 2008*, 690.

¹²²⁸ *Décision-cadre 2003/80/JAI du Conseil du 27 janvier 2003 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal*, JOCE n° L 029, 5 février 2003, pp. 005-0058.

¹²²⁹ LONDON C., « Droit pénal : compétence nationale exclusive ou partagée ? », *BDEI*, 2, 2006, p. 54.

indispensables, « bien qu'elle ne dispose par elle-même de manière générale de compétences en matière pénale »¹²³⁰.

L'annulation de la décision-cadre n° 2003/80/JAI a conduit à l'adoption de la directive 2008/98/CE du 19 novembre 2008¹²³¹ qui impose aux États membres de pénaliser les atteintes à l'environnement tout en leur laissant le choix des sanctions.

527 Pour des raisons identiques, la décision-cadre n° 2005/667/JAI, destinée à compléter la directive 2005/35/CE¹²³², a subi le même sort que celle précédemment évoquée. Si cette dernière intègre la convention *MARPOL* au droit communautaire tout en pénalisant la pollution marine, la décision-cadre qualifiait les infractions énumérées par la directive. Cependant, la CJCE a estimé que les dispositions de la décision auraient dû être prises sur le fondement de l'article 80 paragraphe 2 TCE, donc dans le domaine de la politique des transports, et non sur celui de l'article 175 TCE qui concerne l'environnement. La CJCE précise que « si la pollution des mers constitue assurément une préoccupation environnementale, sa réduction ou sa prévention n'en constituent pas moins un domaine important de l'action communautaire dans le secteur des transports maritimes »¹²³³. Cette décision « a pour effet de vider de sa substance la compétence exclusive des États membres en matière pénale »¹²³⁴.

L'annulation de cette décision-cadre a débouché sur l'adoption de la directive 2009/123/CE¹²³⁵ qui est l'un des premiers textes communautaires à imposer des sanctions

¹²³⁰ CUDENNEC A., « Le droit pénal et la mer : perspectives communautaires », in *Le droit pénal et la mer*, CUDENNEC A. (ss dir.), Brest, PUR, 2006, p. 45.

¹²³¹ Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives, *loc. cit.*, *supra* notre note 874.

¹²³² 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, JOCE n° L 255, 7 septembre 2005, pp. 11-21.

¹²³³ « CJCE, 23 octobre 2007, Commission c/ Conseil », aff. C-440/05, Rec. CJCE, p. I-9103.

¹²³⁴ CASTETS-RENARD C., « La pénalisation du droit communautaire de l'environnement », *LPA*, n° 151, 29 juillet 2008, p. 7.

¹²³⁵ 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, JOUE n° L 280, 27 octobre 2009, pp. 52-55.

pénales aux États membres¹²³⁶. Cette jurisprudence a été consacrée par l'article 83 paragraphe 2 TFUE ; celui-ci dispose que « lorsque le rapprochement des dispositions législatives et réglementaires des États membres en matière pénale s'avère indispensable pour assurer la mise en œuvre efficace d'une politique de l'Union dans un domaine ayant fait l'objet de mesures d'harmonisation, des directives peuvent établir des règles minimales relatives à la définition des infractions pénales et des sanctions dans le domaine concerné ».

528 Le fait de reconnaître que l'Union a toute compétence pour pénaliser les atteintes à l'environnement, ainsi que l'adoption des directives 2005/35/CE et 2009/123/CE, conduit à s'interroger au sujet de la « cohabitation » de ces normes avec les textes internationaux en la matière, à savoir la convention *MARPOL* et la CNUDM. Le droit communautaire de l'Union intègre-t-il à la lettre les principes dégagés par le droit international public ou va-t-il plus loin en s'en émancipant ?

Cette question de la validité des normes communautaires de l'Union, et plus spécifiquement de la directive 2005/35/CE, a été posée à la CJCE qui y a répondu dans un arrêt célèbre du 3 juin 2008¹²³⁷. En l'espèce, le juge britannique avait introduit auprès de la Cour, un recours en contrôle de légalité relatif à la transposition prévue de la directive 2005/35/CE. Deux questions se posaient plus particulièrement : celle de l'invocabilité du droit international en droit communautaire et celle de l'éventuelle contrariété de la directive citée avec le droit communautaire.

529 La Cour a rappelé que deux conditions sont nécessaires pour qu'elle puisse examiner la validité de la réglementation communautaire au regard du droit international public :

- la Communauté doit être partie au traité en question ;
- la nature et l'économie dudit traité ne doivent pas s'opposer à la procédure communautaire¹²³⁸.

Or, la Communauté n'étant pas partie à la convention *MARPOL*, la validité de la directive ne peut être appréciée à son égard. En outre, la CNUDM n'est pas d'application directe puisqu'elle ne donne pas de droit aux particuliers. En conséquence, sa nature et son

¹²³⁶ JAWORSKI V., « L'Union européenne et la protection de l'environnement », note sous la directive du 19 novembre 2008, *Revue Environnement*, n°4, avril 2009, pp. 23-25.

¹²³⁷ *Arrêt Intertanko*, CJCE, 3 juin 2008, aff. C-308/06, Rec. 2008, p. I-4057.

¹²³⁸ GRARD L., « Responsabilité en cas de rejets polluants accidentels », *Revue des droits des transports*, n° 9, Septembre 2008, Comm. 174.

économie s'opposent à l'appréciation de la validité de la directive à son égard. Cette appréciation de la Cour est surprenante car elle avait reconnu par le passé que des particuliers pouvaient se prévaloir de la CNUDM¹²³⁹. Il s'agit d'un revirement de jurisprudence que rien ne permettait d'envisager.

Il en résulte que les traités internationaux ne sont pas d'application directe sauf si cela a été prévu. Ils ne sont, donc, pas invocables par les particuliers. Il en est autrement des traités communautaires qui ne sont pas d'application directe mais dont certains sont invocables par les particuliers.

530 L'éventuelle contrariété de la directive 2005/35/CE et du droit communautaire est écartée par la Cour qui estime que le principe de sécurité est respecté. Les directives imposent en effet des obligations de résultat qui doivent être précisées par les États membres. Ce sont des outils. En outre, la notion de négligence grave, bien que non définie par la directive, est bien connue par les États membres qui l'utilisent, ce qui devrait « limiter les risques de contrariété »¹²⁴⁰. La CJCE a ainsi éludé toute question de fond afin de préserver certaines spécificités du droit communautaire. Les textes incriminés ne souffrent donc d'aucune illégalité et doivent être intégrés au droit positif des États membres, ce qui a été le cas pour la France en ce qui concerne la directive 2005/35/CE, grâce à la loi du 1er août 2008¹²⁴¹.

531 Les conséquences de ces textes sont diverses, certaines affaiblissant les textes internationaux, d'autres les renforçant.

La directive 2005/35 prévoit qu'un rejet de substances polluantes sera considéré comme une infraction pénale s'il a été commis intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence grave¹²⁴². Le Ministère Public devra, en conséquence, démontrer l'élément intentionnel de l'infraction. Les conditions d'engagement de responsabilité seront donc, en théorie, plus difficiles à réunir. Sur ce point, la convention *MARPOL*¹²⁴³ est affaiblie.

¹²³⁹ CJCE, 24 novembre 1992, aff. C-286/90, *Anklagemyndigheden contre Peter Michael Poulsen et Diva Navigation Corp.*, Rec. CJCE, p. I-07019.

¹²⁴⁰ VIAL C., « Lutte contre la pollution par les navires : les doutes sur la directive 2005/35/CE sont levés », *Environnement*, n° 8, Août-Septembre 2008, p. 38.

¹²⁴¹ *Loi n° 2008-757 du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement*, op. cit., supra notre note 1145.

¹²⁴² Directive 2005/35/CE, Article 4.

¹²⁴³ MARPOL, Règles 9 et 10 de l'annexe I.

En revanche, les exceptions des règles 11 et 6 des annexes I et II *MARPOL* sont modifiées. C'est ainsi que, sauf cas précis, il n'y a plus d'exonération de responsabilité lorsque le rejet de substances polluantes a lieu dans les eaux intérieures ou les eaux territoriales¹²⁴⁴. S'il se produit dans un détroit, une ZEE ou la haute mer, seuls le propriétaire, le capitaine et l'équipage pourront bénéficier de l'exonération de responsabilité due à l'avarie¹²⁴⁵. Sur ce point, la convention *MARPOL* est renforcée. Il est légitime de s'interroger sur les raisons qui ont conduit la Communauté à s'écarter des dispositions de *MARPOL* qui ne l'exigeaient pas, brouillant un peu plus encore les repères en la matière.

532 Les conséquences de ces directives en droit interne¹²⁴⁶ vont certainement dans le sens d'un renforcement de protection de l'environnement marin.

Les articles L 218-11 à L 218-8 du Code de l'environnement remettent en cause la canalisation de responsabilité propre au droit maritime. Six acteurs peuvent, désormais, voir leur responsabilité engagée : le propriétaire du navire, son exploitant, son représentant légal, le dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale, toute autre personne que le capitaine exerçant un pouvoir de contrôle ou de gestion et, enfin, le capitaine. Or, dans le cadre de l'affaire Erika, la Cour d'appel de Paris a étendu la notion de personne exerçant un pouvoir de contrôle ou de gestion. En effet, pour retenir la responsabilité de la société Total SA, elle a considéré qu'en faisant procéder à un *vetting*¹²⁴⁷, procédure strictement interne à la société et entièrement volontaire, elle était intervenue dans la gestion du navire.

En pratiquant de la sorte, Total SA ne pouvait ignorer les défauts du navire, commettant ainsi une faute entraînant sa responsabilité. Une brèche a été ouverte dans la qualification des personnes exerçant un pouvoir de contrôle ou de gestion. A ce sujet, l'article L 218-19 IV du Code de l'environnement ne rappelle pas qui peut être susceptible de voir sa

¹²⁴⁴ Directive 2005/35/CE, Article 5 paragraphe 1.

¹²⁴⁵ *Ibid.*, Article 5 paragraphe 2.

¹²⁴⁶ Loi n° 2008-757 du 1^{er} août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, *op. cit.*, *supra* notre note 1145.

¹²⁴⁷ Le *vetting* est une procédure d'inspection d'un navire par une compagnie pétrolière afin d'assurer que le navire qu'elle s'apprête à affréter présente les garanties de sécurités nécessaires au transport d'hydrocarbures. Pour de plus amples détails sur les finalités du *vetting*, sa mise en œuvre et ses conséquences en matière contractuelle : JAMBU-MERLIN O., « Quelques réflexions sur le *vetting* des navires-citernes (I) », *Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris*, 11, 2006, pp. 5-6 ; JAMBU-MERLIN O., « Quelques réflexions sur le *vetting* des navires-citernes (II) », *Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris*, 12, 2006, pp. 6-7.

responsabilité engagée ; il évoque uniquement les « personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter ».

533 Une autre avancée, qui reste à harmoniser avec la convention *MARPOL*, est la transposition en droit interne de la notion de « négligence grave » invoquée par la directive 2009/123¹²⁴⁸ grâce à la notion de « faute d'imprudence qualifiée » de l'article L 218-19 IV du Code de l'environnement. Selon l'article 121-3 du Code pénal, pour que l'auteur d'une infraction par imprudence n'ayant pas directement causé un dommage soit poursuivi pénalement, il doit avoir commis une faute d'imprudence qualifiée répondant « à des strictes exigences légales »¹²⁴⁹. L'article L 218-18 IV du Code de l'environnement, institué en application de la loi du 1^{er} août 2008, s'est conformé aux exigences édictées par la directive et par le Code pénal. En effet, cet article subordonne l'engagement de la responsabilité pénale des personnes visées à deux conditions alternatives :

- une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité et de prudence ;
- une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qui ne pouvait être ignorée.

534 La dernière conséquence des directives 2005/35/CE et 2009/123/CE, en comparaison des dispositions de la convention *MARPOL*, est relative aux peines. Il n'est pas inutile de rappeler qu'à la différence de la convention *MARPOL*, qui ne prévoit que des sanctions civiles, les sanctions envisagées sont d'ordre pénal et peuvent être extrêmement lourdes. Les normes communautaires renforcent les peines, que la pollution soit volontaire ou involontaire. Dans le premier cas, elles peuvent aller jusqu'à dix ans de prison et quinze millions d'euros d'amende. Dans le second, en cas de pollution involontaire accompagnée d'une faute d'imprudence qualifiée ayant causé des dommages irréversibles ou d'une particulière gravité, les peines peuvent s'élever à sept ans de prison et dix millions cinq cent mille euros. La

¹²⁴⁸ Directive qui exige deux critères pour qualifier un acte de « négligence grave » :

- intentionnellement, témérement,
- ou à la suite d'une négligence grave.

¹²⁴⁹ Ces conditions sont :

- soit la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement ;
- soit une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'une particulière gravité qui ne pouvait être ignorée.

MONTEIRO E., « Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de responsabilité maritime », *op. cit.*, p. 4, *supra* notre note 1161.

différence se situe dans l'élément moral, dans le caractère intentionnel ou non de la pollution. Elle n'est cependant pas importante, faisant peser sur les acteurs du transport maritime une responsabilité des plus lourdes.

535 Ces développements sur la pénalisation du droit communautaire de l'environnement tendent à démontrer la volonté de l'Union européenne de remettre en cause les principes prévalant en droit de la responsabilité pour pollution marine et le fait que le droit pénal n'est pas adapté à la situation car une introduction du droit pénal entraînerait un affaiblissement de la protection offerte aux propriétaires de navires.

Le Comité économique et social européen a souligné le véritable danger qu'encourraient les gens de mer qui ne sont, bien souvent dans le cas des sociétés de *shipmanagment*¹²⁵⁰ ou des *single-ship companies*¹²⁵¹, que le lien physique avec le navire. Conscients de ce risque, certains auteurs ne parlent plus de pénalisation mais de criminalisation¹²⁵² et estiment qu'il serait bon de ne pas se tromper de cible. Certes la protection de l'environnement marin par les textes de responsabilité civile n'est pas des plus efficaces, mais est-il besoin de condamner dans son ensemble le régime de responsabilité environnementale élaboré par le droit maritime ? Des réformes ne sont-elles pas envisageables et évidemment souhaitables ?

¹²⁵⁰ DAMIEN M.-M., *Dictionnaire du transport et de la logistique, op. cit.*, p.459, *supra* notre note 358 : « 1. Gestion de l'équipage. 2) Gestion technique du navire. Celle-ci peut être effectuée par le propriétaire navire lui-même ou par une société spécialisée dans ce type de service. Cette mission consiste à recruter et administrer l'équipage [...]. »

¹²⁵¹ Dans cette configuration, le propriétaire du navire n'est qu'un prête-nom, une société écran pour le véritable propriétaire et bénéficiaire qui n'est bien souvent qu'un investisseur. NDENDÉ M., « L'armement du navire », in *Droits maritimes*, BEURIER J.-P. (ss dir.), Dalloz, coll. «Dalloz Action», pp. 318 et suiv. : « Cette pratique permet en particulier aux armateurs propriétaires de navire de cloisonner leurs risques et leurs activités, en créant autant de sociétés qu'ils possèdent de navires (d'où la formule *one ship, one company*). ». Pour de plus amples détails sur cette pratique : CHRISTODOULOU D. P., *The Single Ship Company: The Legal Consequences from Its Use and the Protection of Its Creditors*, vol. 23, Athènes, Ant. N. Sakkoulas, coll. «Publications of the Hellenic Institute of International and Foreign Law», 2000 ; NDENDÉ M., « Évolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime », *DMF 2006*, 668.

¹²⁵² LAFFOUCRIERE F., « La criminalisation du pilote », *JMM*, 4672, 2009, pp. 18–19.

Section 2 Pour une responsabilité civile soumise à conditions

536 Partant du constat que le régime de réparation pour dommages à l'environnement marin élaboré par l'OMI ne remplissait qu'imparfaitement son rôle indemnisateur, une partie de la doctrine¹²⁵³ a considéré que le droit maritime n'était pas pleinement en mesure de protéger son environnement et que cette tâche devrait, par conséquent, être dévolue au droit commun de l'environnement.

Comme l'a dit Antoine Vialard, le système d'indemnisation des dommages pour marée noire « repose sur une erreur d'optique fondamentale, consistant à vouloir traiter comme un problème classique du droit maritime [...] une question qui relève [...] du droit de l'environnement. Et de vouloir appliquer au traitement de la difficulté, un droit dont la colonne vertébrale, la limitation de responsabilité, est aux antipodes de celle du droit de l'environnement, la *restitutio in integrum* de toutes les valeurs atteintes par l'accident de pollution»¹²⁵⁴. Le principe de limitation de responsabilité serait donc, inadapté à la protection de l'environnement. De même, le principe de canalisation serait un obstacle à la poursuite de l'ensemble des « fauteurs d'eaux troubles »¹²⁵⁵.

537 L'OPA a démontré qu'une réforme structurelle du droit maritime ne le remettait pas en cause sur ces deux points. Un nouveau modèle de réparation des dommages environnementaux (Sous-section 1) est donc tout à fait envisageable. Cependant, une telle réforme ne sera efficace que si un changement de paradigme est opéré, c'est-à-dire si le droit de la responsabilité civile appréhende différemment l'environnement et sa protection (Sous-section 2).

¹²⁵³ HUGLO C., « Affaire de l'Erika... encore et au-delà... », *Environnement et développement durable*, n° 6, 2012, p. 1.

¹²⁵⁴ VIALARD A., « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures? », *op. cit.*, p. 5, *supra* notre note 619.

¹²⁵⁵ *Ibid.*, p. 4.

538 La thèse défendue ici, celle d'une profonde réforme des principes du droit maritime, n'est que l'écho actualisé des propos tenus en 1932 par Gilbert Gidel¹²⁵⁶. Il ne s'agit donc pas d'une innovation mais plutôt de la « poursuite d'un phénomène »¹²⁵⁷ qui touche le principe de limitation de responsabilité comme celui de sa canalisation.

539 Les différents mécanismes d'indemnisation (FIPOL, TOVALOP, CRISTAL) et les réformes qu'ils ont engendrées, ont permis de maintenir le principe de responsabilité limitée sans pour autant répondre aux attentes des victimes de pollution marine. Les idées de solidarité et réciprocité se justifient entre gens du métier du fait même du milieu dans lequel ils œuvrent, dont la rudesse ne s'est pas amoindrie malgré les évolutions techniques¹²⁵⁸. A milieu exceptionnel, règles exceptionnelles¹²⁵⁹.

Des auteurs ont ainsi critiqué, en parlant de « réparationite », les tentatives de la jurisprudence de passer outre le principe de limitation de responsabilité afin d'indemniser totalement les victimes¹²⁶⁰. La recherche d'un nouveau régime de responsabilité ne peut toutefois faire l'économie de la remise en cause des principes de canalisation et de limitation de responsabilité (A). Ayant fait sauter les verrous juridiques et psychologiques, de la canalisation et de la limitation de responsabilité, pourquoi, dès lors, ne pas s'inspirer d'une législation qui a fait ses preuves en matière de pollution marine : l'*Oil Pollution Act* ? Voire même la dépasser et élaborer ainsi un régime réellement protecteur de l'environnement marin qui soit également juridique, fondé et pérenne (B).

¹²⁵⁶ GIDEL G., *Droit International Public de la Mer*, T. I, Sirey, 1932, p. 7 : « Il est arrivé [...], en ce qui concerne le droit commercial maritime, que son caractère de particularisme a subi quelques altérations au cours du XIX^{ème} siècle. Ce particularisme s'est affaibli pour des raisons juridiques et pour des considérations économiques... Les causes économiques qui ont atteint le particularisme du droit maritime sont le changement de caractère de l'exploitation maritime, la marine marchande tendant à devenir de plus en plus un "prolongement sur mer de l'activité nationale". »

¹²⁵⁷ LAVENUE J.J., « Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et des acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures », 5^{ème} Conférence Internationale de Droit Maritime, Le Pirée, 29 septembre-2 octobre 2004, p. 3.

¹²⁵⁸ DECLERCQ J.P., « Transport par mer des marchandises dangereuses, réflexions sur les textes et les réalités suite à des pertes en mer de conteneurs par différents navires durant l'hiver 1993/1994 », *ADMA*, 1995, p. 113.

¹²⁵⁹ SIMON P., « La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures », Thèse, Paris II (Panthéon - Assas), 1976, p. 244.

¹²⁶⁰ CHAUVEAU P., « Quelques réflexions sur la limitation de la responsabilité de l'armateur », *ADMA*, 1975, p. 13.

A) La remise en cause des principes de canalisation et de limitation de responsabilité

540 Les notions de solidarité et de réciprocité ne peuvent plus être invoquées en cas de pollution près des côtes et lorsque les victimes ne sont plus des gens de mer¹²⁶¹. Les victimes terrestres, qui ne sont pas parties au transport maritime et n'en tirent aucun bénéfice, n'ont évidemment pas à supporter une quelconque limitation au dédommagement qui leur est dû.

Il convient toutefois de rappeler que ce principe de limitation fonctionne à double sens¹²⁶², ce qui n'est pas le cas lorsque le différend oppose un armateur et « le pêcheur à pied, l'hôtelier du bord de mer »¹²⁶³.

Tenant le même raisonnement, le droit maritime a toujours estimé que, l'homme ne pouvant jamais entièrement être maître de son navire, du fait du milieu où il évolue, seule une responsabilité pour faute devait être recherchée¹²⁶⁴. Cependant, les pollués terrestres ont fait valoir que les règles qui prévalaient entre gens de mer n'avaient pas à s'appliquer aux préjudices subis par des tiers et que l'on devrait uniquement rechercher une responsabilité sans faute. Peu importe l'acte, peu importe la volonté du pollueur ; il n'y a que les conséquences qui comptent¹²⁶⁵.

541 Que la terre domine la mer, comme l'avait énoncé la C.I.J.¹²⁶⁶, signifie que si les acteurs du monde maritime n'adaptent pas leurs règles aux impératifs de protection de l'environnement, les terriens s'en chargeront. C'est ainsi que par une décision du 22 octobre 1982¹²⁶⁷, le Conseil constitutionnel a rappelé que « le droit français ne comporte, en aucune matière, de régime soustrayant à toute réparation les dommages résultant de fautes civiles imputables à des personnes physiques ou morales de droit privé, quelle que soit la gravité de

¹²⁶¹ GAUCI G., « Limitation of liability in maritime law, an anachronisme? », *Marine Policy*, vol. 19, n°1, p. 65.

¹²⁶² DU PONTAVICE E., « Les rayons et les ombres des Protocoles de 1984 », *ERM*, n° 2, 1987, pp. 117-134.

¹²⁶³ SCAPEL C., « L'insécurité maritime : l'exemple de la pollution par les hydrocarbures », Actes du colloque, Le droit face à l'exigence contemporaine de sécurité, Aix-Marseille, 11 et 12 mai 2000, PUAM, 2000, p. 121, spéc. p. 142.

¹²⁶⁴ RODIERE R., *Traité général de droit maritime - Introduction : armement*, T. 1, Dalloz, 1976, p. 600.

¹²⁶⁵ LAMBERT-FAIVRE Y., « L'éthique de la responsabilité », *RTD civ.*, 1998.

¹²⁶⁶ C.I.J., Recueil des arrêts de 1969, *Plateau continental de la Mer du Nord : République fédérale d'Allemagne c./ Danemark et République fédérale d'Allemagne c./ Pays-Bas*, 20 avril 1969, p. 44.

¹²⁶⁷ Conseil constitutionnel, « Décision n° 82-144 DC du 22 octobre 1982 », *JORF* du 23 octobre 1982, p. 3210.

ces fautes » et que, par conséquent le droit d'une victime à obtenir réparation du préjudice causé par la faute d'autrui a valeur constitutionnelle. Pierre Bonassies en conclut à juste titre que la Constitution ayant une valeur supérieure aux traités, « le droit à réparation devrait désormais prévaloir sur le droit à limitation »¹²⁶⁸.

542 Si l'on se place sous l'angle de la sociologie du droit en invoquant la notion de solidarité pour justifier le maintien de la limitation de responsabilité, cette notion prend un tout autre sens. En effet, pour Léon Duguit¹²⁶⁹ le droit est basé sur la solidarité à l'origine des règles sociales nécessaires à une vie en commun. Cette solidarité s'étend au-delà des limites de l'État formant le droit international.

Partant de là, Georges Scelle étend la conception solidariste de Léon Duguit à la société internationale : « La société internationale résulte non pas de la coexistence et de la juxtaposition des États, mais au contraire de l'interpénétration des peuples par le commerce international (au sens large). Il serait bien curieux que le phénomène de sociabilité qui est la base de la société étatique s'arrêtât aux frontières de l'État »¹²⁷⁰. Ainsi, sur le plan interne, l'État ne crée pas le droit mais exprime un droit qui résulte des rapports sociaux. Il en va de même à l'échelle internationale. La loi du dédoublement fonctionnel découle de cette théorie : la société internationale ne possédant pas d'organe législatif ou exécutif, il appartient aux États d'agir en son nom et au nom de la communauté internationale.

On constate pourtant que la limitation de responsabilité a engendré une solidarité bien éloignée de celle développée par Léon Duguit et Georges Scelle. Comme exposé précédemment, cette solidarité ne fonctionne qu'à sens unique. En revanche, l'intention des pollués, États, particuliers ou associations, de dépasser les simples « rafistolages » du principe de limitation et de le réformer profondément correspond à la notion de solidarité développée par ces auteurs. Il reste aux États la tâche d'exprimer cette volonté à travers leur droit.

¹²⁶⁸ BONASSIES P., « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », *DMF* 1993, 524.

¹²⁶⁹ DUGUIT L., *L'État, le droit objectif et la loi positive*, Collection «Bibliothèque Dalloz», Dalloz, 2003.

¹²⁷⁰ SCELLE G., *Droit international public*, 1974, p. 19.

543 Un argument économique a longtemps été avancé afin de justifier le principe de limitation de responsabilité : la difficulté d'assurer les risques de pollution. En effet, une responsabilité illimitée ne pourrait être couverte qu'au prix de primes exorbitantes¹²⁷¹.

Cet argument peut être dépassé et l'est déjà. La Convention de 1976 sur la limitation des créances en matière maritime (*LLMC*) permet à un assureur d'imposer une limitation de couverture à son assuré. L'intérêt prophylactique semble évident.

Les *P&I Clubs* ont procédé ainsi en insérant, un plafond spécial d'un milliard de dollars américains pour risque de pollution¹²⁷² dans leurs polices d'assurance. Il s'agit, donc, d'un premier moyen pour les assureurs de contourner les difficultés générées par une éventuelle responsabilité illimitée de leurs assurés.

544 Une autre preuve de la capacité des assureurs à gérer la responsabilité illimitée de leurs assurés est à chercher du côté de la coassurance et de la réassurance. En effet, des mécanismes comme la réassurance permettent de limiter les conséquences d'une responsabilité illimitée. C'est ainsi que *l'International Group of P&I* est parvenu à un accord, le « *Pooling agreement Act* », permettant une réassurance pour les sinistres générant des dommages d'un coût allant de huit millions à six milliards neuf cent millions de dollars américains.

545 Un autre exemple concernant le mécanisme de la réassurance est celui de la création de la structure Gestion de l'Assurance et de la Réassurance des risques Attentats et des actes de Terrorisme (*GAREAT*). Certes, les risques couverts, ceux de terrorisme, exclus la responsabilité civile des armateurs ; mais le mécanisme ici décrit démontre, à nouveau, la capacité des assureurs à intégrer des couvertures pouvant mettre à mal leurs capacités financières.

Bien que l'assurance maritime n'ait pas été directement touchée par les conséquences des attentats du 11 septembre 2001, les assureurs ont maintenu les surprimes risques de guerre car les réseaux terroristes, Al Qaïda étant le plus célèbre, sont encore largement opérationnels

¹²⁷¹ BUGLASS L. J., « Limitation of liability from a marine insurance viewpoint », *Tulane Law Review*, 1979, p. 1265, spéc. p. 1393.

¹²⁷² WETTERSTEIN P., « P&I and Environmental Damage », in *P&I Insurance*, Gothenburg Maritime Law Association, 1993, p. 115.

et loin d'être démantelés. Des risques continuent de peser sur le transport maritime, quelle que soit sa forme : navires militaires¹²⁷³, navires de charge¹²⁷⁴, ferries¹²⁷⁵.

Plaçant le terrorisme à la hauteur d'une menace globale, les assureurs du marché français et la Caisse Centrale de Réassurance (CCR), en collaboration avec les acteurs du marché mondial de la réassurance, ont pris une première mesure phare avec la création en 2001 d'un pool dénommé GAREAT.

Ce pool est destiné à couvrir les risques d'attentats et d'actes de terrorisme en France grâce à un schéma de co-réassurance et remplace le Groupement d'Assurances de Risques Exceptionnels (GAREX) créé en 1980. Mis en œuvre pour l'année 2002, il est reconductible d'une année sur l'autre. Il est constitué sous la forme d'un GIE dont les participants sont les sociétés d'assurances membres de la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA) et du Groupement des Entreprises Mutuelles d'Assurances (GEMA), pour lesquelles l'adhésion est obligatoire, ainsi que les sociétés autorisées à pratiquer une activité d'assurance directe sur le territoire français.

Le schéma de réassurance est le suivant :

- Première tranche en rétention de la part des assureurs de zéro à quatre cent millions d'euros.
- Deuxième tranche en réassurance de la part des réassureurs de quatre cent millions à un milliard et demi d'euros.
- Troisième tranche en garantie illimitée de l'État au travers de la CCR à partir de un milliard et demi d'euros.

Pour être couvertes, les polices doivent respecter les trois critères suivants :

1) La branche d'assurance inclut obligatoirement :

- une branche dommages aux biens,
- une branche risques techniques.

2) Les capitaux assurés en dommages directs et pertes d'exploitation doivent être supérieurs à six millions d'euros.

¹²⁷³ Attentat visant la frégate américaine *USS Cole* en octobre 2000 dans le port d'Aden.

¹²⁷⁴ Attentat visant le pétrolier battant pavillon français, le *Limburg*, en octobre 2002 à proximité des côtes du Yémen.

¹²⁷⁵ Le 5 mars 2004, alors qu'un incendie se déclare à bord du ferry philippin *Superferry 14* au large de Manille, faisant plus d'une centaine de victimes, le groupe islamiste *Abu Sayyaf* revendiquait être l'auteur de cet acte terroriste.

3) Les risques couverts sont ceux encourus en France métropolitaine, dans les DOM TOM ou à Mayotte.

Les principales exclusions sont les dommages corporels et les polices de responsabilité civile de toute nature.

546 La critique des mécanismes du droit maritime touche également le principe de canalisation de responsabilité. Antoine Vialard estime que celui-ci est à l'origine d'un système « d'irresponsabilité organisée »¹²⁷⁶ pour trois raisons principales. La première d'entre elle est liée à la notion de *single-ship company* pour les raisons que nous avons évoquées auparavant¹²⁷⁷.

La deuxième raison est que le propriétaire tenu responsable de ses actes transmettra la réclamation à son assureur responsabilité dans le cadre de sa police responsabilité civile pour pollution. Il n'aura à sa charge que le paiement de la prime. Certes, l'assureur reverra sûrement celle-ci à la hausse au prochain exercice, mais le propriétaire n'aura alors qu'à la répercuter sur ses taux de fret. Il s'agira alors d'une canalisation « détournée ».

La troisième et dernière raison est l'insolvabilité éventuelle du propriétaire non assuré. Même si l'on considère le détournement de la canalisation comme immoral, il n'en demeure pas moins que les victimes trouvent en l'assureur quelqu'un vers qui se retourner. Dans le cas de figure où le pollueur n'est pas assuré, rien n'indique qu'il sera en mesure d'assurer une réparation. Certes, en cas d'insolvabilité, le FIPOL prend le relai, mais ce mécanisme ne va-t-il pas à rebours de l'effet dissuasif ?

547 Supposons, néanmoins, que le principe de la canalisation possède quelques vertus ; celles-ci ne peuvent produire leurs effets qu'à condition que les acteurs en bénéficiant soient sélectionnés de façon draconienne.

Le premier acteur à bénéficier de l'immunité accordée par la canalisation est le capitaine, ce qui semble normal puisque nous sommes dans le schéma de la responsabilité des commettants du fait de leurs préposés.

Il en va de même pour les autres préposés ou mandataires, dont le pilote. Il est nécessaire de préciser que cette immunité n'est pas totale ; les capitaines, assistants, armateurs

¹²⁷⁶ VIALARD A., « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures? », *op. cit.* p. 2, *supra* notre note 619.

¹²⁷⁷ *Supra* notre note 1252.

non propriétaires « redeviennent responsables ou, plus exactement, susceptibles d'actions en responsabilité si les victimes prouvent à leur encontre une faute inexcusable personnelle¹²⁷⁸ ».

Ce qui peut sembler surprenant, en revanche, est l'immunité accordée aux affréteurs car elle ne les incite pas à accroître leur vigilance. Pierre Bonassies rappelle¹²⁷⁹ que cette immunité va à l'encontre du droit maritime qui a toujours considéré que l'exploitant d'un navire demeurait responsable de ses fautes.

548 Dès 1990, les États-Unis d'Amérique, à qui l'on reproche souvent leur non-adhésion à la CNUDM, ont su préserver, leurs eaux territoriales des pollutions en adoptant une législation des plus efficaces : l'*Oil pollution act (OPA)*. Il serait bon de s'en inspirer avant de la perfectionner.

¹²⁷⁸ DELEBECQUE P., « Responsabilité et indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à propos de la catastrophe de l'Erika », *JCP G 2000, Actualités*, n°4, p. 125.

¹²⁷⁹ BONASSIES P., « La Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses », in *Vingt ans de conventions internationales importantes*, Annales IMTM, 1996, p. 185, spéc. pp. 190-191.

B) L'*Oil Pollution Act* : une législation novatrice à dépasser

549 Les deux innovations majeures de ce texte concernent la canalisation, grâce à la notion de « *responsible party* » et la limitation de responsabilité.

La notion de *responsible party*, qui désigne la personne à l'origine de la pollution ou de la menace, est d'acception très large. Le paragraphe 2701 (32) du code des États-Unis stipule que sera considérée comme personne responsable « toute propriétaire, exploitant ou affréteur coque nue du navire »¹²⁸⁰. Cette définition concerne également les créanciers hypothécaires. Toutes voient peser sur elles une responsabilité conjointe et solidaire¹²⁸¹.

Il peut paraître surprenant d'inclure, au milieu de professionnels du transport maritime, des « terriens » étrangers à la gestion des navires et à leurs risques. C'est justement sur ce point que l'*OPA* démontre le changement de vision qui s'est opéré en la matière. Il ne s'agit pas, ou plus, de protéger les eaux des activités maritimes mais de les mettre à l'abri des « activités génératrices de profits et de pollutions liées à l'utilisation des hydrocarbures »¹²⁸².

L'intérêt de l'*OPA* est que la partie responsable, telle que définie par le paragraphe 2701 (32), doit, en premier lieu, indemniser la victime puis, éventuellement, se retourner contre des tiers. Cela permet à la victime d'être indemnisée quand bien même ceux-ci sont insolvables. En ce cas, la partie responsable pourra se retourner contre l'*Oil Spill Liability Trust Fund*.

On peut mesurer le gouffre séparant la canalisation issue des conventions maritimes internationales, qui immunisent certains acteurs maritimes, de la notion de « parties responsables », celle-ci pouvant inclure des acteurs n'ayant aucune connaissance du monde marin.

550 Comme les textes maritimes internationaux, l'*OPA* instaure le principe de la limitation de responsabilité des pollueurs tout en relevant les plafonds d'indemnisation¹²⁸³. L'*OPA* se distingue des textes internationaux par les cas où elle institue une responsabilité illimitée. Ces

¹²⁸⁰ USC § 2701 (3) : « any person owning, operating, or demise chartering the vessel ».

¹²⁸¹ USC § 2702.

¹²⁸² LAVENUE J.J., « Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et des acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures », *op. cit.* p. 9, *supra* notre note 1257.

¹²⁸³ USC § 2704 (a).

cas sont : la faute lourde de la partie responsable, sa faute inexcusable, la violation par la partie responsable ou un de ses préposés d'un règlement fédéral relatif à la sécurité, à la construction ou l'exploitation du navire ou du terminal pétrolier¹²⁸⁴. Il n'est plus besoin d'une faute personnelle de la partie responsable.

L'*OPA* est un outil prescriptif mais également incitatif. En effet, il pousse les acteurs à pratiquer une gestion intégrée des risques maritimes et en particulier de pollution car il incite les responsables des navires à tout mettre en œuvre pour prévenir un évènement ou en limiter les conséquences. Cela passe par l'échange d'informations avec les autorités et la prise en charge du nettoyage des zones polluées¹²⁸⁵. C'est ainsi qu'une attitude ou un comportement du pollueur révélant sa mauvaise foi au cours de lutte contre la pollution ou lors de son nettoyage entraînera une déchéance de son droit à limitation¹²⁸⁶.

551 La dernière innovation de l'*OPA* est la suppression de principe de primauté de la loi fédérale sur celle des États fédérés qui sont ainsi en mesure de mettre en place une législation plus répressive que la loi fédérale¹²⁸⁷.

552 Les causes d'exonération¹²⁸⁸, qu'il s'agisse de l'*Act of God*, la guerre (ce terme incluant le terrorisme et l'insurrection) et l'acte ou l'omission d'un tiers (détaché de tout lien avec la partie responsable), semblent peu de choses au regard des cas de déchéance de limitation de responsabilité et du double système de responsabilité (fédéral et fédéré).

Certains auteurs en ont conclu que l'*OPA* avait institué « une responsabilité davantage quasi absolue qu'objective »¹²⁸⁹ et que « dans l'exemple américain l'idée que la terre domine la mer est affirmée au double niveau de l'État fédéral et des États fédérés »¹²⁹⁰.

¹²⁸⁴ USC § 2704 (c) (1).

¹²⁸⁵ USC § 2711.

¹²⁸⁶ USC § 2704 (c) (2).

¹²⁸⁷ USC § 2718 (c).

¹²⁸⁸ USC § 2703 (a).

¹²⁸⁹ LE COUVIOUR K., *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, *op. cit.* p. 147, *supra* notre note 28.

¹²⁹⁰ LAVENUE J.J., « Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et des acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures », *op. cit.* p. 12, *supra* notre note 1257.

553 Les bases jetées par l'OPA permettent de définir les contours d'un régime international qui ne souffrirait plus des faiblesses de celui existant.

En partant de la constatation que les États littoraux et leurs populations n'acceptent plus que leurs préjudices ne soient que partiellement indemnisés, il est nécessaire de réformer le fonctionnement du FIPOL en supprimant toute notion de limitation de l'indemnisation. Le FIPOL deviendrait ainsi le « Fonds international d'indemnisation illimitée des dommages de pollution » (FIIIPOL)¹²⁹¹. Il serait en mesure d'indemniser réellement les victimes de pollution à hauteur de leur préjudice. Ce fonds ne serait pas alimenté uniquement par la taxe sur les produits pétroliers mais également par une taxe sur les produits dangereux. L'assiette serait ainsi élargie.

Cette taxe serait sûrement répercutée sur les prix à la vente aux professionnels et particuliers. Cependant, comme l'a très bien dit Antoine Vialard, n'est-ce pas la demande de ces acheteurs, terriens, qui conduit à transporter ces produits polluants ? Certes, les prix des carburants sont lourdement grevés par diverses taxes instaurées par les États et il serait justifié de se plaindre de la création d'une nouvelle taxe indirecte, génératrice d'une augmentation supplémentaire des tarifs. Mais ces questions relèvent de choix politiques et de l'ajustement des marchés.

554 Les victimes indemnisées, le « FIIIPOL » exercerait des recours contre les pollueurs. Il apparaît cependant que la notion de pollueur est trop restrictive et ne couvre pas l'ensemble de la chaîne de production, de transport et d'exploitation. Pour remédier à cette insuffisance, le recours à la notion d'exploitant est intéressant car elle désigne celui qui met en valeur un bien dans l'espérance d'un profit¹²⁹².

Il serait également possible d'étendre le champ des acteurs susceptibles de voir leur responsabilité engagée en parlant d'acteurs qui participent aux risques : la compagnie pétrolière, l'armateur (au sens du propriétaire), l'acheteur, les assureurs, les sociétés de classification... La notion d'aventure maritime, avec son lot de risques au sens positif, le gain éventuel, comme au sens négatif, les pertes éventuelles, ne serait plus limitée à la laisse de mer et recouvrerait aussi la contamination de la terre. Une solidarité nouvelle d'intérêt serait ainsi créée entre marins et terriens au profit de l'environnement.

¹²⁹¹ VIALARD A., « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures? », *op. cit.* p. 4, *supra* notre note 619.

¹²⁹² LAVENUE J.J., « Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et des acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures », *op. cit.* p. 17, *supra* notre note 1257.

555 Si l'indemnisation des victimes n'est pas limitée, la responsabilité des pollueurs peut l'être. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que le milieu marin n'est pas maîtrisable et qu'une part de risque pèsera toujours sur les marins. Aussi, est-il envisageable d'instituer des cas exonérateurs de responsabilité comme l'a fait l'*OPA*, exonérations qui céderaient en cas de faute lourde ou inexcusable.

556 Notre champ d'étude étant la gestion des risques, il est nécessaire d'aborder la question de la prévention. Celle-ci passe par la définition de nouvelles pratiques et l'amélioration de celles existantes. Le rôle du droit est primordial ; à la condition qu'il ne se limite pas à la prescription de comportements mais incite les acteurs à rechercher l'amélioration de l'exercice de leur profession. Un droit qui impose aux différentes parties (politiques, acteurs économiques, représentants de la société) de définir des objectifs et tenter de définir les moyens pour les atteindre sans nuire aux activités des opérateurs. Ces moyens sont les normes.

Acceptées par chacun, les normes sont facilement contrôlables et il est donc aisé de s'assurer qu'elles sont correctement appliquées. Le « FIIPOL » pourrait alors, si ce qui est dit plus haut est mis en œuvre, vérifier dans le cas d'une pollution marine, si un des acteurs, un des opérateurs a ou non respecté ces normes. S'il ne l'a pas fait, la responsabilité illimitée de l'opérateur concerné serait mise en œuvre. Ce modèle intégrant des normes existe depuis plus de vingt-cinq ans. Il s'agit de la loi canadienne de 1985 sur la prévention de la pollution des eaux arctiques¹²⁹³.

557 Malgré les avancées réalisées ces dernières décennies, la réforme indispensable du régime international de réparation des dommages environnementaux est encore insuffisante. Le droit doit appréhender l'environnement de façon différente en changeant de paradigme et en faisant évoluer le droit de la responsabilité civile qui doit subir une mue, comme cela a été le cas à la fin de XIX^e siècle lorsque la théorie du risque s'est imposée.

¹²⁹³ L. R. C. (1985), ch. A-12.

558 Le 8 avril 2011, le Conseil constitutionnel a précisé la portée des deux premiers articles de la Charte constitutionnelle de l'environnement dans les termes suivants : « Considérant que les articles 1^{er} et 2 de la Charte de l'environnement disposent [...] que le respect des droits et devoirs énoncés en termes généraux par ces articles s'impose non seulement aux pouvoirs publics et aux autorités administratives dans leur domaine de compétence respectif mais également à l'ensemble des personnes ; qu'il résulte de ces dispositions que chacun est tenu à une obligation de vigilance à l'égard des atteintes à l'environnement qui pourraient résulter de son activité »¹²⁹⁴. La protection de l'environnement est, donc, « constitutionnellement » l'affaire de chacun. Cette protection serait cependant vidée d'une partie de son sens si elle n'était accompagnée d'une responsabilisation des acteurs. Comme le rappelle Marie-Pierre Camproux-Dufrène, « La responsabilité civile environnementale n'est pas une innovation juridique. En revanche, en poser le régime général dans le Code civil aurait une portée symbolique forte »¹²⁹⁵.

Intégrer le principe d'une responsabilité civile environnementale dans le Code civil suppose, au préalable, que l'on ait défini les fondements juridiques de la réparation du préjudice écologique (A) et reconnu la notion de préjudice écologique pur (B).

¹²⁹⁴ Conseil constitutionnel, Décision n° 2011-116 du 8 avril 2011, consid. 5.

¹²⁹⁵ CAMPROUX-DUFFRENE M-P., « Pour l'inscription dans le Code civil d'une responsabilité civile environnementale », *Environnement et développement durable*, n° 7, juillet 2012, p. 39.

A) Les fondements juridiques de la réparation du préjudice écologique

559 Le recours à la notion de responsabilité dans le domaine de l'environnement doit permettre de répondre à trois objectifs : assurer l'indemnisation des victimes des pollutions ; protéger l'environnement et imputer les coûts de réparation aux pollueurs¹²⁹⁶. Pour les atteindre, la solution la plus appropriée est le recours au choix de la responsabilité de nature civile. Or, en droit français, le droit de la responsabilité civile environnementale est insuffisant et inadapté en ce qui concerne son fondement juridique, ses titulaires, mais également les modes de réparation qu'il prévoit, qu'il institue.

560 En droit français, l'environnement est une chose commune, une *res communis*¹²⁹⁷. Avant de qualifier le dommage causé à cette chose commune, il est nécessaire de qualifier le lien qui l'unit avec l'homme.

Si l'environnement peut être considéré comme un patrimoine, c'est par la prise en compte de son aspect collectif et transgénérationnel et non dans son acception classique, à savoir un patrimoine ayant une valeur pécuniaire sur lequel son titulaire posséderait des droits et des obligations. Dans le cas qui nous intéresse, il s'agit de patrimoine commun de l'humanité¹²⁹⁸. Son caractère collectif permet de définir le droit que l'homme a sur lui comme étant un droit d'usage partagé sur une chose commune qui est l'environnement¹²⁹⁹. L'avantage d'une responsabilité civile portant sur un tel objet serait de protéger les victimes actuelles mais également les générations futures.

561 Le lien entre l'environnement et l'homme étant qualifié, il s'agit à présent d'en faire autant du préjudice à l'environnement, le préjudice écologique.

¹²⁹⁶ OST F., « La responsabilité, fil d'Ariane du droit de l'environnement », *Droit et Société* 30/31, 1995, pp. 281–322, spéc. p. 283.

¹²⁹⁷ Article 714 du Code civil.

¹²⁹⁸ INSERGUET-BRISSET V., *Propriété publique*, Paris, LGDJ, 1994, p. 256.

¹²⁹⁹ CAMPROUX-DUFFRENE M-P., « Pour l'inscription dans le Code civil d'une responsabilité civile environnementale », *op. cit.* p. 42, *supra* notre note 1296. Pour de plus amples développements sur les conséquences de cette définition : CAMPROUX-DUFFRENE M-P., « Conséquences de la nature juridique de la biodiversité sur la réparation du dommage », in *Mélanges en l'honneur de G. WIEDERKEHR*, Paris, Dalloz, 2009, pp. 89–98.

Le préjudice écologique est un préjudice objectif. Il causé directement à l'environnement *per se*, indépendamment de ceux éventuellement subis par des personnes sujets de droit ; c'est pourquoi la doctrine parle de préjudice écologique « pur »¹³⁰⁰.

La nature n'a pas de personnalité juridique ; elle n'est ni personne physique ni personne morale¹³⁰¹. Or, le droit de la responsabilité civile requiert un préjudice personnel subjectif. Quelle voie s'ouvre alors à lui pour parvenir à intégrer la réparation des préjudices écologiques purs dans son *corpus* ?

562 La première réaction serait de vouloir abandonner l'élément objectif du préjudice écologique pur¹³⁰². Nous reviendrions à notre point de départ avec un préjudice subjectif subi par un sujet de droit et non par un patrimoine collectif de l'humanité.

Nous devons, par conséquent, abandonner l'élément subjectif propre à la responsabilité civile pour aboutir, comme cela a été le cas pour la faute, à un préjudice objectif¹³⁰³ qui serait « la lésion d'un intérêt conforme au droit, mais indépendant de toutes répercussions personnelles »¹³⁰⁴. C'est dans cette logique que, dans son rapport « Mieux réparer le dommage environnemental »¹³⁰⁵, la Commission Environnement du Club des juristes a proposé, d'insérer dans le Code civil un nouvel article 1382-1 qui stipulerait que « *tout fait quelconque de l'homme qui cause à l'environnement un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ».

563 Cette proposition, novatrice, pose une difficulté. Elle nécessite une faute. Or, si une faute, une responsabilité subjective, est nécessaire en matière pénale, ce n'est pas le cas en

¹³⁰⁰ VIALARD A., « Le préjudice écologique pur. Variations maritimistes », in *Mélanges C. LAPOYADE-DECHAMPS*, Paris, PU Bordeaux, 2003, p. 283 ; J. MARTIN G., « Réflexions sur la définition du dommage à l'environnement : le dommage écologique pur », in *Droit et environnement*, PUAM, 1995, p. 115.

¹³⁰¹ FABRE-MAGNAN M., « Post-face : pour une responsabilité écologique », in *Nomenclature des préjudices environnementaux*, Paris, LGDJ, 2012, p. 387 : « la reconnaissance d'un préjudice écologique pur déconnecte d'autant plus la réparation de la personnalité juridique qu'elle ne suppose pas d'avantage de reconnaître la personnalité morale à la nature, à l'environnement ou aux générations futures. »

¹³⁰² Ou « atteinte causée à l'environnement » comme propose la nomenclature des préjudices environnementaux par opposition aux atteintes causées à l'homme.

¹³⁰³ NEYRET L., « La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire », *D.* 2008, p. 178.

¹³⁰⁴ NEYRET L., *Atteinte au vivant et responsabilité civile*, Paris, LGDJ, 2006, n° 581 et s.

¹³⁰⁵ [en ligne] <<http://www.leclubdesjuristes.com/notre-expertise/a-la-une/colloque-responsabilite-environnementale-compte-rendu>>, consulté le 20/07/2012.

matière de responsabilité civile. Si cette condition de faute devait être maintenue, la portée de ce nouvel article serait, *de facto*, limitée.

564 Dans la logique des projets de loi déposés, notamment celui du sénateur Retailleau¹³⁰⁶, un groupe de travail a été dirigé par Yves Jegouzo. Ce groupe a émis dix propositions afin d'inscrire le dommage environnemental dans le Code civil et d'en définir les modes de réparation¹³⁰⁷.

Il a, tout d'abord, défini le préjudice écologique comme étant « celui qui résulte d'une atteinte aux éléments et aux fonctions des écosystèmes ainsi qu'aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement et en excluant explicitement les préjudices individuels et certains préjudices collectifs »¹³⁰⁸. Le conduisant à proposer un article définissant le cadre juridique de la responsabilité environnementale¹³⁰⁹. Le groupe de travail a, ensuite, rappelé que la proposition de loi du sénateur Retailleau qui retenait à l'origine une responsabilité pour faute en cas de dommage environnemental, avait été amendée au bénéfice d'une responsabilité sans faute, c'est-à-dire objective.

Aussi novateur que soient les propositions faites par le groupe de travail dirigé par Yves Jegouzo, il est surprenant de n'y retrouver aucune référence à la pollution marine, à ses spécificités ni à celles du droit maritime. La France est partie à de nombreuses conventions en matière de protection de l'environnement marin ; dont notamment la convention de Londres de 1976 sur la limitation des créances en matière maritime¹³¹⁰, la convention de Londres de 1976 sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures

¹³⁰⁶ *Supra* notre note 848.

¹³⁰⁷ JEGOUZO Y., *Pour la réparation du préjudice écologique*, Ministère de la Justice, 2013, [en ligne] <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/134000619/index.shtml>>, consulté le 20 septembre 2013. Laurent NEYRET précise : « Nous avons ajouté la notion d'atteinte anormale afin de définir un seuil minimum de gravité, qui est laissé à l'appréciation des juges, pour éviter les recours contre les petites atteintes », [en ligne] <<http://www.journaldelenvironnement.net/article/prejudice-ecologique-le-rapport-jegouzo-precise-le-regime-de-reparation,3>>, consulté le 18 septembre 2013. Pour une critique de ce rapport : BELLORD C., « Le rapport "pour la réparation du préjudice écologique" source d'insécurité juridique », *DMF 2014*, 755.

¹³⁰⁸ *Ibid.*, p. 18.

¹³⁰⁹ *Ibid.*, p. 62, article 1386-19 : « Indépendamment des préjudices réparés suivant les modalités du droit commun, est réparable le préjudice écologique résultant d'une atteinte anormale aux éléments et aux fonctions des écosystèmes ainsi qu'aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement. Pour la détermination des chefs de préjudice mentionnés à l'alinéa précédent, il y a lieu notamment de se référer à la nomenclature établie par le décret. »

¹³¹⁰ Nations Unies, Recueil des traités, volume 1456, n° 1-24635, Convention sur la responsabilité en matière de créances maritimes.

résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin¹³¹¹, la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures¹³¹² ou la convention MARPOL¹³¹³. Bien que désireux d'assurer une juste et pleine réparation des dommages environnementaux, il n'est pas souhaitable, ni envisageable, que le législateur omette de prendre en compte les principes qui régissent ces conventions. Sauf à devoir préalablement dénoncer ces dernières.

565 Afin de définir le préjudice environnemental susceptible d'être admis par le droit de la responsabilité civile, il n'est pas besoin de déformer les principes de ce dernier. En effet, la responsabilité environnementale a pour objectif la réparation des atteintes à un bien commun de l'Humanité. Celle-ci pouvant être qualifiée de créancier ayant un droit sur une chose : l'environnement. Il s'agit donc d'un droit collectif. En revanche, la notion de « droit subjectif collectif » développée par certains auteurs¹³¹⁴ ne semble pas convaincante ; si le préjudice est collectif il est difficile de le qualifier de subjectif en l'absence de répercussion personnelle.

La reconnaissance de ce droit collectif aurait pour principal avantage de lever l'objection de la nécessité de justifier d'un intérêt à agir régulièrement soulevée par les tribunaux. Ces derniers auraient à connaître de préjudices personnels pour lesquels il faudrait démontrer un intérêt à agir et des préjudices collectifs. Néanmoins, bien que ces préjudices soient collectifs, il n'est pas envisageable de reconnaître à toute personne physique ou morale le droit d'ester en justice dans le but de d'obtenir réparation. Cela pose la question des titulaires d'une telle action.

566 Toute personne souhaitant ester en justice doit justifier d'un intérêt personnel ; ce principe est rappelé tant par le Code de procédure civile¹³¹⁵ que par celui de procédure

¹³¹¹ *Convention sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin, op. cit., supra* notre note 812.

¹³¹² Nations Unies, *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, op. cit., supra* notre note 795.

¹³¹³ Nations Unies, *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, op. cit., supra* notre note 488.

¹³¹⁴ CAMPROUX-DUFFRENE M-P., « Pour l'inscription dans le Code civil d'une responsabilité civile environnementale », *op. cit.* p. 44, *supra* notre note 1296.

¹³¹⁵ Article 31 C. proc. civ. : « L'action est ouverte à tous ceux qui ont un intérêt légitime au succès ou au rejet d'une prétention, sous réserve des cas dans lesquels la loi attribue le droit d'agir aux seules personnes qu'elle qualifie pour élever ou combattre une prétention, ou pour défendre un intérêt déterminé. »

pénale¹³¹⁶. Cependant la victime des pollutions, l'environnement, ne peut se défendre par elle-même. Il lui faut donc un représentant. Le législateur a désigné aux articles 142-2¹³¹⁷ et 142-4¹³¹⁸ du Code de l'environnement les personnes pouvant se prévaloir d'un intérêt à agir. Ce sont les associations agréées¹³¹⁹ et les collectivités territoriales. La Cour de cassation est allée plus loin en reconnaissant l'intérêt à agir à des associations non agréées à la condition que l'action civile entre dans leur objet social¹³²⁰.

567 La volonté du législateur et du monde judiciaire d'étendre autant que possible la qualité de « parties au procès environnemental »¹³²¹ au plus grand nombre d'acteurs, dans la limite du raisonnable, n'est plus à démontrer. Cependant, la multiplicité de ces titulaires risque d'entraîner une redondance des réparations. C'est pourquoi la Commission Environnement du Club des juristes a proposé, dans son rapport, d'accorder une place plus importante à certains d'entre eux, et de canaliser l'action en réparation. Les agences et offices

¹³¹⁶ Article 2 C. pén. : « L'action civile en réparation du dommage causé par un crime, un délit ou une contravention appartient à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage directement causé par l'infraction. »

¹³¹⁷ Article 142-2 C. envir. : « Les associations agréées mentionnées à l'article L. 141-2 peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement, à l'amélioration du cadre de vie, à la protection de l'eau, de l'air, des sols, des sites et paysages, à l'urbanisme, ou ayant pour objet la lutte contre les pollutions et les nuisances, la sûreté nucléaire et la radioprotection, les pratiques commerciales et les publicités trompeuses ou de nature à induire en erreur quand ces pratiques et publicités comportent des indications environnementales ainsi qu'aux textes pris pour leur application. »

¹³¹⁸ Article 142-4 C. envir. : « Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits portant un préjudice direct ou indirect au territoire sur lequel ils exercent leurs compétences et constituant une infraction aux dispositions législatives relatives à la protection de la nature et de l'environnement ainsi qu'aux textes pris pour leur application. »

¹³¹⁹ Pour un aperçu de l'évolution du rôle des associations agréées depuis la loi *Barnier* : BORE L., « La défense des intérêts collectifs par les associations devant les juridictions administratives et judiciaires », 1995, Paris, Paris I, Panthéon-Sorbonne ; CLEMENT J.-N., « L'agrément d'une association de défense de l'environnement lui confère-t-il un intérêt à agir devant le juge judiciaire ? », *BDEI*, 2, 1998, p. 16 ; PITTARD Y., « La recevabilité des recours des associations après la loi ENL », *AJDA*, 2008, p. 54.

¹³²⁰ Cass. 2^e civ., 5 octobre 2006 : Bull. civ. II, n° 255, Cass. 3^e civ., 1^{er} juillet 2009, n° 07-21.954 : JCP G 2009, 454, note DUPONT N.

¹³²¹ [en ligne] <<http://www.leclubdesjuristes.com/notre-expertise/a-la-une/colloque-responsabilite-environnementale-compte-rendu>>, p. 45, consulté le 20/07/2012.

spécialisés dans la protection de l'environnement¹³²² ne manquent pas, il en est de parfaitement aptes à représenter les intérêts environnementaux devant les tribunaux.

La piste retenue par la Commission Environnement est celle de l'ADEME qui se verrait « confier un rôle fédérateur dans la conduite de l'action civile en responsabilité environnementale »¹³²³ et deviendrait un « ministère public à objet public »¹³²⁴ chargé de poursuivre les atteintes à l'environnement, d'agir « au nom de tous pour protéger un bien commun »¹³²⁵. La piste du bien commun et du préjudice collectif rejoint l'une des propositions faites par les auteurs de l'avant-projet de réforme du droit des obligations et du droit de la prescription en septembre 2005 qui avaient préconisé d'introduire dans le Code civil la notion de préjudice collectif¹³²⁶.

568 Certains auteurs¹³²⁷ estiment qu'il faudrait aller plus loin en faisant de l'ADEME une autorité de régulation environnementale, disposant de pouvoirs de sanction, au même titre que la Commission nationale informatique et liberté (CNIL) l'est pour la protection des données personnelles. Cela rejoint la notion de tuteur de l'environnement qui permettrait de lever l'objection¹³²⁸ de la double indemnisation du préjudice écologique en faveur des associations ayant un objet identique et pouvant prétendre à une indemnisation.

¹³²² Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), Agence régionale de l'énergie et de l'environnement (ARENE), Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA), Office central de lutte contre les atteintes à l'environnement et à la santé publique (OCLAESP), Conservatoire de l'espace littoral.

¹³²³ [en ligne] <<http://www.leclubdesjuristes.com/notre-expertise/a-la-une/colloque-responsabilite-environnementale-compte-rendu>>, p. 54, consulté le 20/07/2012.

¹³²⁴ LE BARS T., HERON J., *Droit judiciaire privé*, Paris, Montchrestien, 2010.

¹³²⁵ [en ligne] <<http://www.leclubdesjuristes.com/notre-expertise/a-la-une/colloque-responsabilite-environnementale-compte-rendu>>, p. 47, consulté le 20/07/2012.

¹³²⁶ CATALA P., *Avant-projet de réforme du droit des obligations et de la prescription*, Ministère de la Justice et des Libertés, La Documentation française, 2006, [en ligne] <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/054000622/0000.pdf>>, p. 173 : « “ Art. 1343 1 : Est réparable tout préjudice certain consistant dans la lésion d'un intérêt licite, patrimonial ou extrapatrimonial, individuel ou collectif ” - Le terme « collectif » a été introduit afin de permettre aux tribunaux d'admettre notamment l'indemnisation du préjudice écologique. Cependant le groupe n'a pas pris parti sur le point de savoir qui peut agir en réparation (individus lésés, associations regroupant ceux-ci...). Il a estimé que cette question relève plutôt de la procédure », [en ligne] <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/054000622/0000.pdf>>, consulté le 29/08/2012.

¹³²⁷ PARANCE B., « Réflexions sur une clarification du rôle des parties au procès environnemental », *Environnement et développement durable*, 7, 2012, p. 46.

¹³²⁸ MEMLOUK M., « Préjudice écologique “pur” : du mirage à l'impasse », *BDEI*, 6, 2008, p. 33.

L'autre avantage de cette solution serait « une uniformisation des sanctions et une centralisation dans la gestion de la réparation des préjudices causés à l'environnement »¹³²⁹ qui doit rester objective et factuelle afin de ne pas tomber dans les travers idéologiques parfois reprochés à certains défenseurs de l'environnement¹³³⁰.

569 Le rapport Jegouzo reprend le concept de « tuteur de la nature » en proposant la création d'une haute autorité gouvernementale qui aurait une « mission générale d'évaluation, de régulation et de vigilance quant à la prévention et la réparation des dommages causés à l'environnement. »¹³³¹ Cette Haute autorité ne serait pas une création *ex nihilo* mais serait issue du regroupement d'instances existantes, comme l'ADEME, le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, les parcs nationaux ou l'ONF.

Concernant les titulaires de l'action en réparation, le groupe de travail propose de limiter leur nombre afin de respecter les dispositions de l'article 31 du Code de procédure civile¹³³². Un texte a été proposé en ce sens¹³³³.

570 Les fondements juridiques de la réparation des préjudices écologiques étant établis et les titulaires d'une telle action identifiés, il s'agit à présent de tenter de définir le ou les modes de réparation les plus efficaces.

¹³²⁹ PARANCE B., « Réflexions sur une clarification du rôle des parties au procès environnemental », *op. cit.*, p. 49, *supra* notre note 1327.

¹³³⁰ FINCHELSTEIN G., *La dictature de l'urgence*, Paris, Fayard, 2011 ; FELLI R., *Les deux âmes de l'écologie. Une critique du développement durable*, L'Harmattan, Collection «Biologie, Ecologie, Agronomie», 2008 ; GERONDEAU C., *CO2 un mythe planétaire*, Paris, Toucan, 2009.

¹³³¹ JEGOUZO Y., *Pour la réparation du préjudice écologique*, *op. cit.*, p. 63, *supra* notre note 1307.

¹³³² *Supra* notre note 1316.

¹³³³ JEGOUZO Y., *Pour la réparation du préjudice écologique*, *op. cit.*, p. 63, *supra* notre note 1307 : « Sans préjudice des procédures instituées par les articles L. 160-1 et suivants du code de l'environnement, l'action en réparation des préjudices écologiques visés à l'article 1386-19 est ouverte à l'État, au ministère public, à la Haute autorité environnementale [ou au Fonds de réparation environnementale], aux collectivités territoriales ainsi qu'à leurs groupements dont le territoire est concerné, aux établissements publics, fondations et associations, ayant pour objet la protection de la nature et de l'environnement. »

B) La définition des modes de réparation : pour la reconnaissance du préjudice écologique pur

571 La question relative aux modalités de réparation ne peut être posée que si l'on a clairement défini ce qui doit être réparé. Cette remarque peut sembler surprenante. En effet, il s'agit de réparer les dommages subis par l'environnement qui ne doivent pas être confondus avec les préjudices « dérivés »¹³³⁴ qui sont des préjudices indirects subis par les personnes, physiques ou morales.

On constate, cependant, que les tribunaux font régulièrement la confusion, notamment entre le préjudice moral des associations et le préjudice environnemental¹³³⁵. Ainsi, dans l'affaire de l'Erika, la Cour d'appel de Paris a pris en compte le nombre d'adhérents ou la notoriété des associations pour évaluer les dommages environnementaux qu'elles avaient subis¹³³⁶.

Les conséquences d'une telle confusion sont doubles. Tout d'abord, plusieurs associations peuvent se voir accorder des indemnisations au titre de leur préjudice moral mais également du préjudice environnemental qu'elles ont pour objet de défendre, ce qui conduit à une « redondance indemnitaire »¹³³⁷. La seconde conséquence est le risque d'une réparation simplement partielle du préjudice environnemental. Du fait même de la confusion, les tribunaux accordent une réparation unique couvrant à la fois le préjudice moral des associations et le préjudice environnemental qu'elles ont pour objet de défendre.

Afin de remédier à cette confusion, il est nécessaire de clairement distinguer le préjudice écologique des préjudices dérivés afin que les tribunaux ne les indemnisent plus *in solidum*. Il est pour cela nécessaire d'élaborer des définitions permettant de qualifier les préjudices faisant l'objet d'une procédure. C'est ce que propose un groupe de travail dirigé

¹³³⁴ TREBULLE F.-G., « Réflexions introductives » in *Les fonctions de la responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation*, CANS C., (ss dir.), Paris, Dalloz, 2009, p. 3.

¹³³⁵ Cass. civ. 1^{re}, 16 nov. 1982 : Bull. civ. 1982, I, n° 331 ; Cass. civ. 3^e, 8 juin 2011, n° 10-15.500 : JurisData n° 2001-011073.

¹³³⁶ NEYRET L., « L'affaire Erika : moteur d'évolution des responsabilités civile et pénale », *D. 2010*, p. 2243 : « en quoi le nombre d'habitants d'une commune ou le nombre d'adhérents d'une association permet d'évaluer la consistance du préjudice causé à l'environnement lui-même ? ».

¹³³⁷ *Ibid* ; DURRY G., « Tout le préjudice mais rien que le préjudice », in *Le préjudice, Question choisies, Resp. civ. et assur.*, 1998, p. 32.

par Laurent Neyret et Gilles J. Martin qui ont établi une nomenclature¹³³⁸ opérant une distinction entre les préjudices environnementaux et les préjudices causés à l'homme et précisant ce que l'on doit entendre par préjudice causé à l'environnement¹³³⁹.

572 Les dommages à présent correctement distingués, il s'agit d'en définir les modes de réparation. La réparation des dommages dérivés personnels a toutes les raisons d'être pécuniaire (perte d'un chiffre d'affaire, frais de nettoyage...). Il en va différemment des dommages environnementaux en raison de la difficulté de chiffrer la valeur du milieu naturel. La réparation en nature s'avère en conséquence la plus adéquate¹³⁴⁰. Ce que le rapport JEGOUZO a confirmé¹³⁴¹.

573 *Le nouveau régime* de responsabilité environnementale créé par la loi LRE, prévoit trois types de restauration : primaire, complémentaire et compensatoire (schéma 19).

La restauration primaire correspond à « toutes les actions d'urgence mises en œuvre pour permettre au milieu impacté de retourner à son état initial »¹³⁴². La restauration complémentaire est mise en place « lorsque la réparation primaire n'aboutit pas à ce retour à l'état initial ou à un état s'en approchant [...] afin de fournir un niveau de ressources naturelles ou de services comparables à celui qui aurait été fourni si le site avait été rétabli

¹³³⁸ *Nomenclature des préjudices environnementaux*, NEYRET L. et J. MARTIN G. (ss dir.), LGDJ, 2012. Pour une présentation de la nomenclature : EPSTEIN A.-S., « Présentation de la nomenclature des préjudices réparables en cas d'atteintes à l'environnement », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série 8, [en ligne] « <http://vertigo.revues.org/10166> », consulté le 21/07/2012.

¹³³⁹ *Nomenclature des préjudices environnementaux*, *ibid.*, p. 15 : « ensemble des atteintes causées aux écosystèmes dans leur composition, leur structure et ou leur fonctionnement [...] au-delà et indépendamment des répercussions connues sur les intérêts humains ».

¹³⁴⁰ PARANCE B., « La réparation des préjudices liés au dommage environnemental », in *La nomenclature des préjudices environnementaux*, *ibid.*, p. 287 ; REBEYROL V., « Où en est la réparation du préjudice écologique? », *D. 2010*, p. 1804 : « dès lors que le préjudice écologique se définit comme une atteinte à l'environnement dans ses composantes inappropriées et inappropriables, il n'y a pas de véritable réparation de ce dommage sans une intervention effective sur ces composantes pour les restaurer dans l'état le plus proche de leur état originaire. »

¹³⁴¹ [en ligne] <<http://www.journaldelenvironnement.net/article/prejudice-ecologique-le-rapport-jegouzo-precise-le-regime-de-reparation,3>>, *op. cit.*, *supra* notre note 1308 : « A noter que la réparation sera en priorité en nature et que de façon subsidiaire, des dommages et intérêts pourront être prononcés. »

Ce rapport propose également d'introduire la possibilité de condamner l'auteur d'une faute grave intentionnelle ayant entraîné un dommage environnemental à une amende civile. Pour une réflexion sur la fonction répressive de la responsabilité civile : ROUSSEAU F., « Réflexion sur la répression civile des atteintes à l'environnement. À propos du rapport remis au garde des Sceaux le 17 septembre 2013 relatif à la réparation du préjudice écologique », *Environnement et développement durable*, 3, 2014, pp. 13–18

¹³⁴² Art. L 162-9 al. 2 C. envir.

dans son état initial »¹³⁴³. Enfin, la restauration compensatoire a pour objectif de « compenser les pertes intermédiaires de ressources naturelles ou de services survenant entre le dommage et la date à laquelle la réparation primaire ou complémentaire a produit son effet »¹³⁴⁴. La définition du dommage écologique est récente et la question de sa réparation encore mal assise. Il aurait été sans doute souhaitable de définir des types de restauration, sans doute moins ambitieux, mais moins complexes à appréhender et à mettre en œuvre.

Afin que ces différents types de restauration soient efficaces, il est nécessaire de déterminer l'état du milieu impacté avant l'accident. Celui-ci est défini comme étant « l'état des ressources naturelles et des services écologiques au moment du dommage, qui aurait existé si le dommage environnemental n'était pas survenu, estimé à l'aide des meilleures informations disponibles »¹³⁴⁵. Sa détermination est indispensable à l'identification des projets de restauration à proposer et résulte de la concertation des acteurs impliqués.

574 Une fois l'état initial défini, les mesures proposées doivent permettre de fournir des ressources naturelles ou des services écologiques équivalents à ceux du milieu antérieur à l'accident en pratiquant une approche ressource-ressource ou service-service.

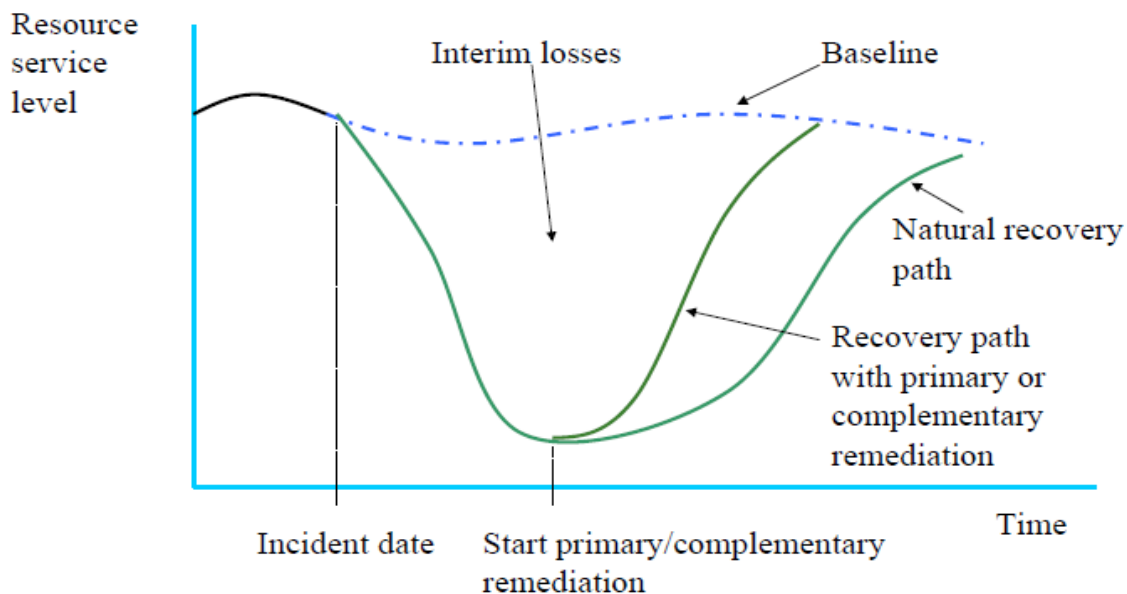
Si, par manque de données, celles-ci ne sont pas applicables, il est recommandé d'appliquer l'approche dite par la valeur (approche valeur-valeur ou valeur-coût). Dans ce cas, les services ou ressources restaurés seront proches mais pas identiques à ceux endommagés. L'approche retenue passe par une réparation en nature et non pécuniaire comme cela a été le cas dans l'affaire de l'Erika à l'occasion de laquelle la réparation des pertes occasionnées n'a pas été requise.

¹³⁴³ Art. L 162-9 al. 3 C. envir.

¹³⁴⁴ Art. L 162-9 al. 4 C. envir.

¹³⁴⁵ Art. L 162-9 al. 1^{er} C. envir.

Anatomy of Damages



19 - Schéma des différents types de restauration dans le cadre de la loi "LRE"¹³⁴⁶

575 Nous venons de constater que les obstacles liés aux principes de la responsabilité civile sont loin d'être insurmontables. La question de la reconnaissance du préjudice environnemental pur n'est pas nouvelle. La jurisprudence a peu à peu évolué jusqu'à consacrer¹³⁴⁷ ce type de préjudice qui a évolué sur deux points : dans sa dimension processuelle, en devenant un préjudice collectif, et dans sa dimension substantielle un préjudice objectif¹³⁴⁸.

Il serait contre-productif de vouloir adapter à la protection de l'environnement ce qui ne peut l'être, comme certains sont tentés en recourant au droit pénal. En revanche, les juristes ont à leur disposition le *corpus* de la responsabilité civile qui, au prix de certaines

¹³⁴⁶ [en ligne] <http://www.envliability.eu/docs/London_presentations/PM-2_Josh_Lipton_remede_271>, consulté le 31/08/2012.

¹³⁴⁷ Pour une confusion du préjudice moral causé à une association et du préjudice environnemental : Cass. civ. 1^{re}, 16 nov. 1982 : Bull. civ. 1982, I, n° 331. Pour la reconnaissance d'une atteinte à l'environnement en tant que tel : T. corr. Libourne, 29 mai 2001, n° 00/010957.

¹³⁴⁸ NEYRET L., « La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire », *op. cit.*, p. 11, *supra* notre note 1303.

adaptations¹³⁴⁹, constituerait un outil efficace pour la protection de l'environnement. Ceci permettrait au droit de s'adapter aux évolutions de la société civile et à ses attentes¹³⁵⁰ et à ses revendications¹³⁵¹. Les principes développés, tant en ce qui concerne la responsabilité que les modes de réparation, sont une source d'inspiration pour toute organisation souhaitant faire évoluer ses mécanismes de protection de l'environnement. Il revient aux tenants de tels principes de faire entendre leur voix.

¹³⁴⁹ ANZIANI A., BETEILLE L., *Rapport d'information fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale par le groupe de travail relatif à la responsabilité civile*, n° 558, Sénat, 15 juillet 2009, p. 16 : « Favorables à une réforme du droit de la responsabilité civile, vos rapporteurs estiment que celle-ci ne doit pas conduire à remettre en cause les règles fondatrices de ce droit mais qu'elle doit être l'occasion d'une consolidation des acquis jurisprudentiels, de clarifications et d'innovations destinées à améliorer les mécanismes de réparation actuels. »

¹³⁵⁰ SALOMON J.-N., *Danger pollutions*, Presses Universitaires de Bordeaux, Collection Scieteren, 2003 ; LE SEIGNEUR V.-J., *La sensibilité écologique des français à travers l'opinion publique*, Paris, Institut français de l'environnement, 2000 ; [en ligne] <<http://www.notre-planete.info/environnement/eau/mareenoire.php>>, consulté le 31/08/12.

¹³⁵¹ ITCAINA X., WEISBEIN J., *Marées noires et politique : Gestion et contestations de la pollution du Prestige en France et en Espagne*, L'Harmattan, 2011 ; SCHAEFFER C., *De la réparation. Analyse comparative et transversale : psychologie et écologie*, L'Harmattan, 2010.

CONCLUSION

576 La prise en compte croissante des atteintes à l'environnement a conduit à évaluer l'efficacité des différents outils destinés à sa protection. C'est ainsi que, pour ne pas avoir su s'adapter à l'évolution des attentes en matière environnementale, le droit maritime a vu sa légitimité remise en cause dans sa fonction protectrice. Or, cette remise en cause n'a pas lieu d'être. Malgré ses imperfections, le droit maritime demeure l'outil le plus adapté à la protection de l'environnement marin. Telle a été la thèse précédemment présentée en deux étapes.

Il a tout d'abord été nécessaire d'identifier les risques que les activités maritimes de toutes sortes font peser sur leur environnement, pour ensuite en étudier leur traitement, c'est-à-dire les méthodes mises en œuvre afin de réduire la probabilité qu'un événement se réalise et dans l'hypothèse d'un accident, d'en limiter les conséquences et le rendre acceptable¹³⁵².

577 Démontrer l'aptitude du droit maritime à protéger son environnement face à des risques actuels a nécessité de dresser un panorama des dangers auxquels les marins d'antan ont dû faire face. Le but de cet exercice n'était pas l'élaboration d'une encyclopédie universelle des marines, en énumérant dans le détail les techniques et pratiques de chaque époque, mais d'analyser, pour éclairer notre temps, la façon dont l'homme a tenté de maîtriser le milieu marin.

La conception hégélienne de l'histoire fait de son étude un moyen de comprendre comment l'homme s'est affranchi de la nature, se rendant libre comme le veut la Raison¹³⁵³.

¹³⁵² JOUSSE G., *Traité de risologie, La science du risque, op. cit.*, p. 462, *supra* notre note 624.

¹³⁵³ HEGEL G. W. F., *Leçons sur la philosophie de l'histoire*, Paris, Librairie philosophique J. Vrin, coll. «Bibliothèque des textes philosophiques», 1987, p. 27 : « Chacun admet volontiers que l'esprit possède aussi, parmi d'autres qualités, la liberté; mais la philosophie nous enseigne que toutes les qualités de l'esprit ne subsistent que grâce à la liberté, qu'elles ne sont toutes que des moyens en vue de la liberté, que toutes cherchent et produisent seulement celle-ci ; c'est une connaissance de la philosophie spéculative que la liberté est uniquement ce qu'il y a de vrai dans l'esprit. »

Et bien qu'Hegel estime l'homme est incapable de retenir les leçons de l'histoire¹³⁵⁴, l'étude de l'histoire doit nous aider à comprendre l'interdépendance des individus, des institutions et des évènements dans un processus en constante évolution ; ce travail doit permettre de reconnaître les constantes qui constitueront un socle pour les décideurs de demain.

578 L'identification des risques à travers l'histoire a souligné la capacité de l'homme à surmonter ses peurs qui étaient justifiées. En effet, la majeure partie de cette histoire est dominée par l'absence de règles de sécurité. Si la *Lex Rhodia de Jactu*¹³⁵⁵, dans l'Antiquité, les Rôles d'Oléron au Moyen-âge ou l'Edit sur l'Amirauté d'Henri III en 1584, sous l'Ancien régime¹³⁵⁶, démontrent une certaine volonté des autorités d'imposer des règles de prévention aux constructeurs, propriétaires de navires et à leurs auxiliaires, ces textes constituent des exceptions. La navigation reste un pari n'offrant que deux issues qui sont la réussite accompagnée d'un certain profit ou la perte du navire, des marchandises et de l'équipage.

Des premières véritables embarcations à vapeur de Fulton en 1807¹³⁵⁷ aux navires en coques en fer à partir de 1858, les innovations technologiques permettent au transport maritime de prendre un nouvel essor qui permet une forte progression du nombre de navires, plus grands et plus puissants que leurs prédécesseurs. Associé à une absence de véritable *corpus* juridique en matière de sécurité maritime, il entraîne parallèlement une augmentation des accidents de mer. L'adoption de règles de sécurité à la hauteur de cette nouvelle industrie qu'est le transport maritime apparaît alors nécessaire. Cette prise de conscience va ouvrir une nouvelle ère, celle de la sécurité maritime, qui sera tout d'abord l'œuvre des acteurs privés puis celle des États et de la communauté internationale.

Il ressort de l'étude de l'histoire de navigation maritime que la question de la sécurité maritime a longtemps été reléguée au second plan au profit d'autres préoccupations. L'analyse des risques contemporains démontre que ce constat est toujours d'actualité.

¹³⁵⁴ HEGEL G. W. F., *La raison dans l'histoire*, Paris, 10/18, coll. «Bibliothèques 10/18», 2003, p. 35 : « [...] l'expérience et l'histoire nous enseignent que les peuples et gouvernements n'ont jamais rien appris de l'histoire, qu'ils n'ont jamais agi suivant les maximes qu'on aurait pu en tirer. [...] Dans la tumulte des évènements du monde, une maxime générale est d'aussi peu de secours que le souvenir des situations analogues qui ont pu se produire dans le passé, car un pâle souvenir est sans force dans la tempête qui souffle sur le présent : il n'a aucun pouvoir sur le monde libre et vivant de l'actualité. »

¹³⁵⁵ DARESTE R., « La *Lex Rhodia* », *Revue de Philologie*, n° 29, 1905, pp. 1-29.

¹³⁵⁶ TAILLEMITE E., *Histoire ignorée de la Marine française*, op. cit., supra notre note 153.

¹³⁵⁷ PIERCE M. A., *Robert Fulton and the Development of the Steamboat*, New-York, The Rosen Publishing Group, 2003.

579 Parler des aspects contemporains des risques maritimes ne doit pas prêter à confusion. Les deux principales sources de ces risques, à savoir le facteur humain et le facteur technique, ne se sont pas taries. Elles ont évolué.

Les accidents en mer ont majoritairement pour origine le facteur humain. Qu'il soit à terre ou en mer, l'homme est l'acteur principal de la survenance de l'accident. Il ne s'agit toutefois pas de l'homme isolé, l'opérateur fautif ou incompetent. Il n'est qu'un maillon d'une chaîne qui se révèle défaillante. Que cela soit le membre d'équipage, le capitaine ou le pilote, ces acteurs évoluent dans une organisation dont ils ne sont que des composantes. Hormis le cas d'une action malveillante, tout accident ayant pour cause essentielle et directe une faute humaine devra être analysé, tant juridiquement que dans le cadre d'un retour d'expérience, en prenant en compte l'ensemble de l'organisation, son fonctionnement et ses procédures. Il ressort de cette notion de facteur humain une impression de complexité qui tranche avec la simplicité des pratiques consistant à faire peser le poids de la responsabilité sur l'auteur immédiat de l'acte ayant entraîné l'accident, sans se soucier de son environnement de travail.

L'omniprésence des facteurs humains ne doit pas conduire à sous-estimer les facteurs techniques qui ont évolué pour deux raisons principales. En tout premier lieu, les progrès techniques de construction et de conduite des navires¹³⁵⁸ ont abouti à des unités singulièrement complexes, ce qui conduit à rendre leur exploitation toujours plus délicate. En second lieu, les types de navires et engins de mer se sont multipliés avec pour conséquence immédiate une plus grande diversité des risques techniques. Une plate-forme pétrolière supporte des contraintes différentes de celles d'un navire. De même, une plate-forme pratiquant des forages conventionnels dans le golfe du Mexique devra gérer des risques différents de ceux d'une plate-forme pratiquant des forages ultra-profonds en mer du Nord.

Ces différents éléments expliquent que les risques maritimes contemporains nécessitent un traitement adéquat qui doit, sans cesse, s'adapter, sur les plans techniques et juridiques.

580 Parmi les risques apparus ces cinquante dernières années, ceux liés aux plates-formes pétrolières et aux pétroliers sont les plus significatifs.

¹³⁵⁸ DESNOËS Y., « La "e-navigation" : le futur de la navigation maritime », *La Revue Maritime*, n° 489, 2010, pp. 94-99 ; DUJARDIN B., FAYE F., « Finalité du navire du futur », *La Revue Maritime*, n° 493, 2012, pp. 100-107.

Relativement récentes, les compagnies pétrolières exploitant des plates-formes ont dû rapidement faire face aux lourds impacts environnementaux que celles-ci pouvaient causer. L'accident de la plate-forme PIPER ALPHA en 1988 a été l'occasion pour la Grande-Bretagne de se doter d'une législation efficace en la matière et d'élaborer une méthodologie de gestion des risques liés aux activités offshore, les *safety cases*. Leur efficacité fut telle qu'ils inspirèrent l'OMI dans ses travaux sur la sécurité maritime. C'est ainsi, qu'adoptant une approche systémique, proactive et incitative, deux méthodologies de gestion des risques liés aux navires ont été développées et adoptées sous son égide.

La première fut l'évaluation formelle de sécurité¹³⁵⁹ qui a le mérite de concilier les principes de la gestion des risques, en amélioration constante, et les intérêts économiques des parties prenantes. Une telle volonté de conciliation d'intérêts trop souvent présentés comme antagonistes mérite d'être soulignée. La seconde méthodologie fut celle consistant à établir des normes en fonction d'objectifs généraux de sécurité. C'est ainsi, notamment, que les normes de construction des navires adoptent une approche incitative¹³⁶⁰ fondée sur des objectifs. Peu importent les moyens ; seul le résultat compte.

Deux constats peuvent être fait. Le monde maritime et ses institutions représentatives ont la capacité de s'adapter, comme par le passé, à l'évolution de leur environnement. Cette évolution reste cependant pragmatique. Tout en faisant preuve d'innovation et d'esprit de réforme, les acteurs du transport maritime ont su distinguer ce qui peut être fait de ce qu'il serait souhaitable de réaliser. Ces remarques concernent la gestion des risques et ses méthodes. Le droit maritime et ses mécanismes de protection et de réparation de l'environnement ont-ils conservé leur capacité à se remettre en cause ainsi que leur efficacité ?

581 Le naufrage du l'Erika et ses suites judiciaires sont symptomatiques d'une approche extensive et exclusive du droit de l'environnement voulue par une partie de la doctrine. Les débats ont laissé penser que le droit maritime, efficace entre gens de mer et qui avait eu le mérite de s'adapter à leurs besoins, n'est pas parvenu à s'approprier la question environnementale. Il faut par conséquent l'en dessaisir et lui substituer un droit plus récent,

¹³⁵⁹ PSARAFTIS H. N., « Formal Safety Assessment: an updated review », *Journal of Marine Science and Technology*, vol. 17, 3, 2012, pp. 390-402.

¹³⁶⁰ RAMBAUD R., *L'institution juridique de régulation : recherches sur les rapports entre droit administratif et théorie économique*, Paris, L'Harmattan, 2012, p. 112.

donc moins sclérosé, et plus contraignant, donc plus efficace. Plusieurs arguments viennent contredire ce séduisant raisonnement.

Le droit international s'est saisi de la question de la pollution de l'environnement marin dès 1926¹³⁶¹. Bien que cette première tentative n'ait pas abouti, un mouvement était cependant amorcé qui a permis d'élaborer un cadre juridique particulièrement complexe et efficace à plusieurs niveaux¹³⁶². Une lutte spécifique a tout d'abord été engagée contre les pollutions (opérationnelles, industrielles, accidentelles...). Elle s'est poursuivie dans un cadre globale dans laquelle la convention *MARPOL* s'inscrit. Elle continue enfin au niveau global-régional et prend en compte les spécificités de chaque zone maritime. Ce cadre juridique a pour vertu d'avoir élaboré des mécanismes de collaboration, tant en matière de prévention qu'en matière de gestion de crise.

Si les mécanismes de prévention élaborés ont fait leurs preuves¹³⁶³, ceux concernant la réparation et les responsabilités en cas de dommages par pollution souffrent de deux lacunes principales. La première touche aux principes de canalisation et de limitation de responsabilité. Alors que ces principes ont toujours vocation à être invoqués entre gens de mer qui supportent les aléas de l'expédition maritime, il n'en est pas de même quand d'autres intérêts sont touchés. Il conviendrait de s'inspirer de l'*OPA*, en le dépassant. En outre, une prise en compte de la notion de préjudice écologique pur par le droit de la responsabilité extracontractuelle semble impérative, tant en droit interne qu'en droit international. De telles réformes sont parfaitement réalisables sans remettre en cause les fondements du droit maritime.

Ce qui semble surprenant, en revanche, est la difficulté pour le législateur, tant français que communautaire, à prendre en compte la chose maritime comme si, depuis de nombreux siècles, un certain tropisme poussait nos dirigeants à se tourner presque exclusivement vers le continent en occultant nos façades maritimes et notre héritage. Les projets français de réforme du droit de la responsabilité environnementale semblent oublier la spécificité du milieu marin, des apports faits par son droit et ignorer délibérément les

¹³⁶¹ United States, Interdepartmental Committee on Oil Pollution of Navigable Waters, *Conférence préliminaire de la pollution des eaux navigables par le pétrole*, Washington D.C., Govt. Print. Off., 1926.

¹³⁶² BEURIER J.-P., *Droit international de l'environnement*, *op. cit.*, *supra* notre note 1013.

¹³⁶³ Ces mécanismes sont conditionnés à la volonté des États signataires de les faire évoluer et de leurs donner les moyens nécessaires. Le protocole offshore de la convention de Barcelone en est une illustration.

principes précédemment énoncés que la France doit pourtant respecter en qualité de partie à des conventions internationales y faisant référence.

Quant au droit communautaire, le mouvement amorcé est encore plus marqué puisqu'il s'éloigne résolument de la vocation civiliste du droit maritime en privilégiant un droit de l'environnement à vocation pénaliste. Au-delà des arguments juridiques et des fonctions du droit pénal, le choix fait en la matière est avant tout politique et ne s'appuie malheureusement pas sur l'un des principes fondamentaux du développement durable, le long terme. Afin qu'une politique de développement durable soit efficace, elle doit s'appuyer sur une réflexion menée à long terme avec une vision systémique afin de prendre en compte la complexité de la démarche engagée. La mise en œuvre de cette réflexion doit se faire à court terme, localement et aboutir à des actions simples¹³⁶⁴.

582 Le droit maritime a donc pleinement vocation à protéger son environnement. Les questions environnementales pourraient prendre une nouvelle dimension avec la vraisemblable exploitation des fonds marins dans les prochaines décennies. Du fait de la tension existant entre la disponibilité des minerais et les besoins mondiaux, le premier enjeu sera donc économique. Les explorations scientifiques des trente dernières années ont permis d'identifier des concentrations de métaux au fond des océans. Ces ressources naturelles représenteraient plus que toutes les mines continentales de cuivre, zinc, manganèse, plomb, molybdène réunies... Trois grands types de concentrations ont été identifiés : les sulfures hydrothermaux ou fumeurs noirs¹³⁶⁵, les encroûtements¹³⁶⁶ et les nodules polymétalliques¹³⁶⁷.

Le second enjeu sera d'ordre juridique. Pour l'essentiel, ces ressources se trouvent dans la Zone et sont donc considérées comme faisant partie du patrimoine commun de l'humanité. L'AIFM est chargée de contrôler son exploitation et de passer des contrats

¹³⁶⁴ MICHEL X. et CAVAILLÉ P. (ss dir.), *Management des risques pour un développement durable - Qualité, santé, sécurité, environnement, op. cit.*, p. 36, *supra* notre note 928.

¹³⁶⁵ LACROIX D., FOUQUET Y., « Les ressources minérales marines profondes. Perspectives à l'horizon 2030 et enjeux pour la France », *Futuribles*, n° 377, 2011, p. 21 : activité hydrothermale sous-marine concentrant des métaux qui s'accumulent sous forme d'amas de sulfures massifs. Leur température peut atteindre 400° C et abrite des écosystèmes qui ne dépendent pas du soleil. Ils se forment entre 3000 et 4000 mètres de profondeur.

¹³⁶⁶ *Loc. cit.* : encroûtements d'oxydes de fer et de manganèse pouvant atteindre 25 centimètres d'épaisseur et couvrir plusieurs kilomètres carrés. Ils sont situés entre 400 et 4000 mètres de profondeur.

¹³⁶⁷ *Ibid.*, p. 22 : boule de de trois à dix centimètres de diamètre composé d'hydroxydes de manganèse (d'où l'appellation « nodule de manganèse ») et de fer avec des enrichissements de nickel, cobalt, cuivre et autres minerais rares. On les trouve entre 4000 et 5000 mètres de profondeur.

d'exploration des nodules. Ses prérogatives ont toutefois pour fondement la CNUDM qui traitait des nodules et de ressources minérales¹³⁶⁸. Or, avec les fumeurs noirs apparaît la question des écosystèmes qui n'entrent pas dans cette définition. « Le régime des ressources des fonds marins n'est donc pas définitivement établi et leur appropriation reste en question »¹³⁶⁹ ce qui pose celle de la modernisation de la CNUDM.

Enfin, le troisième enjeu est environnemental. Les sulfures hydrothermaux sont le siège d'une vie exubérante encore mal connue. Toute exploitation industrielle aurait un impact immédiat sur ces sites. Il en va de même pour les monts sous-marins sur lesquels se forment les nodules de manganèse. Le niveau de connaissance des scientifiques est actuellement insuffisant pour élaborer des plans de sauvegarde de ces habitats. La question ne se pose pas à court terme en ce qui concerne les nodules ; il n'en va pas de même des fumeurs noirs dont l'exploitation pourrait être envisagée à court terme, malgré tous les risques d'une telle entreprise.

Comment protéger des zones dont 60% se situent à plus de deux mille mètres de profondeur ? Comment concilier la préservation d'un environnement vierge de toute intervention humaine et les besoins de nos sociétés ? On le voit donc, l'un des défis majeurs des activités maritimes dans un très proche avenir se situe sous les océans, où, comme Jules Verne l'a écrit, « il existe [...] des mines de zinc, de fer, d'argent, d'or, dont l'exploitation serait très certainement praticable »¹³⁷⁰.

¹³⁶⁸ CNUDM, Partie XI, section 1, art. 133 : « Aux fins de la présente partie :

- a) on entend par 'ressources' toutes les ressources minérales solides, liquides ou gazeuses in situ qui, dans la Zone, se trouvent sur les fonds marins ou dans leur sous-sol, y compris les nodules polymétalliques;
- b) les ressources, une fois extraites de la Zone, sont dénommées 'minéraux'. »

¹³⁶⁹ DE CET BERTIN C., « De l'appropriation des ressources des fonds marins », in *L'Union européenne et la mer. Vers une politique maritime de l'Union européenne?*, CUDENNEC A., GUEGUEN-HALLOUËT G. (ss dir.), Brest, Pédone, 2007, p. 147.

¹³⁷⁰ VERNE J., *20 000 lieues sous les mers*, op. cit., T. 1, p. 110, supra notre note 200.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- AMALBERTI R., *La conduite des systèmes à risques*, 2^{ème} éd., Paris, PUF, coll. «Le Travail Humain», 2001, 239 p.
- ANCEL M., *La défense sociale nouvelle*, 3^{ème} éd., Paris, Cujas, 1981, 392 p.
- ANZILOTTI D., *Cours de droit international*, Paris, Editions Panthéon-Assas, coll. «Droit international et relations internationales», 1999, 534 p.
- ARCE R. et al., *Théorie et méthode de recherche en psychologie sociale*, Paris, L'Harmattan, 2010, 176 p.
- ARGYRIS C. et SHÖN D. A., *Organizational learning: a theory of action perspective*, New-York, Addison-Wesley, 1978, 356 p.
- ARISTOTE, *Météorologique*, vol. 1, Livres I-II, Paris, Les Belles Lettres, 2002, 226 p.
- Anthologie grecque - Anthologie palatine*, vol. 5 - Livre VII, Paris, Les Belles Lettres, 2002, 357 p.
- ARON F., *Les deux révolutions industrielles du XXe siècle*, Paris, Albin Michel, 1997, 525 p.
- AUBERT N., DE GAULEGAC V., *Le coût de l'excellence*, Paris, Seuil, 2007, 342 p.
- AUDIT B., *Droit international privé*, 5^{ème} éd., Paris, Economica, coll. «Corpus Droit Privé», 2010, 1014 p.
- AVEN T., VINNEM J. E., *Risk Management : With Applications from the Offshore Petroleum Industry*, Londres, Springer, coll. «Springer Series in Reliability Engineering», 2007, 2012 p.
- BALLARD R., *La grande aventure de l'exploration des océans*, Washington D.C., National Geographic Society, 2001, 288 p.
- BAMBERG J., *British Petroleum and Global Oil 1950-1975: The Challenge of Nationalism*, vol. 3, Cambridge, Cambridge University Press, coll. «British Petroleum series», 2000, 637 p.
- BARRETT B., HINDLEY B., HOWELLS R., *Safety in the Offshore Petroleum Industry: The Law and Practice for Management*, Londres, Kogan Page, 1987, 250 p.
- BAUMLER R., *La sécurité de marché et son modèle maritime : entre dynamiques du risque et complexité des parades : les difficultés pour construire la sécurité*, 2009, Université Evry Val d'Essonne, 656 p.

- BAXI U., PAUL T., *Mass Disasters and Multinational Liability: The Bhopal Case*, Mumbai, N. M. Tripathi Private, 1986, 230 p.
- BECK U., *La société du risque : sur la voie d'une autre modernité*, Paris, Aubier, coll. «Alto», 2001, 521 p.
- BENOIST-MECHIN J., *Bonaparte en Egypte ou le rêve inassouvi*, Paris, Perrin, 1999, 424 p.
- BERARD V., *Les Phéniciens et l'Odyssee*, Tome II, Mer Rouge et Méditerranée, Paris, Armand Collin, 1924, 450 p.
- BERBOUCHE A., *Marine et justice : la justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime*, La Rochelle, PUR, coll. «Histoire», 2010, 283 p.
- BERNERON-COUVENHES M.-F., *La marine marchande française de 1850 à 2000*, Paris, Presses Paris Sorbonne, 2006, 272 p.
- BERNERON-COUVENHES M.-F., *Les Messageries Maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, Presses Paris Sorbonne, 2007, 839 p.
- BERTHOZ A., *La décision*, Paris, Odile Jacob, coll. «Sciences», 2003, 350 p.
- BETTATI M., DUPUY J.-M., *Les ONG et le droit international*, Paris, Economica, 1986, 325 p.
- BEURIER J.-P., *Droit international de l'environnement*, 4^{ème} éd., Paris, Pédone, coll. «Etudes Internationales», 2010, 590 p.
- BEURIER J.P., (ss. dir.), *Droits maritimes*, 2^{ème} éd., Paris, Dalloz, coll. «Dalloz Action», 2008, 1256 p.
- BLAKE G., *Lloyd's Register of Shipping: 1760 to 1960*, Londres, Lloyd's Society Publication, 1960, 194 p.
- BLOCH M., *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, Paris, Armand Collin, 1997, 167 p.
- BOISSON P., *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, 669 p.
- BOITEUX L. A., *Richelieu : grand maître de la navigation et du commerce de France*, Paris, Ozanne, 1955 399 p.
- BOMBARD A., *Naufragé volontaire*, Paris, Phébus, 1996.
- BONASSIES P. et SCAPEL C., *Droit maritime*, 2^{ème} éd., Paris, L.G.D.J., 2010, 946 p.
- BONNECASE J., *Le droit commercial maritime, son particularisme, son domaine d'application et sa méthode d'interprétation*, Paris, Sirey, 1931, 1931 p.
- BONNEFOUS E., ROY P., *Institut océanographique : Fondation Albert Ier Prince de Monaco*, Monaco, Institut océanographique, 2009, 52 p.

- BORE L., *La défense des intérêts collectifs par les associations devant les juridictions administratives et judiciaires*, 1998, Paris, LGDJ, coll. «Bibliothèque de droit privé» 506 p.
- BOUALIA B., *La CNUCED et le nouvel ordre économique international*, Alger, En.A.P., 1987, 550 p.
- BOURHIS R. Y., LEYENS J.-P., *Stéréotypes, discrimination et relations intergroupes*, Bruxelles, Editions Mardaga, coll. «Psychologie et sciences humaines», 1999, 416 p.
- BULLIER A. J., *La common law*, 3^{ème} éd., Paris, Dalloz, coll. «Connaissance du droit», 2012, 176 p.
- BUREAU D., MUIR WATT H., *Droit international privé*, vol. Tome II, 2^{ème}, Paris, PUF, coll. «Thémis droit», 2007, 557 p.
- BRAUDEL F., *L'identité de la France : les hommes et les choses*, Tome 2, Paris, Arthaud-Flammarion, 1986, 130 p.
- BREZINSKI C., *Les images de la Terre : cosmographie, géodésie, topographie et cartographie à travers les siècles*, Paris, L'Harmattan, coll. «Les acteurs de la science», 2010, 300 p.
- BRISOU B., *Accueil, introduction et développement de l'énergie-vapeur dans la marine militaire française du XIX^{ème} siècle*, Vincennes, Service historique de la Marine, 2003, 946 p.
- BROGGER A. W., SHETELOG H., *Vikingskipene, deres forgjengere og etterfolgere (Les drakkars, leurs prédécesseurs et successeurs)*, Oslo, Dreyer, 1950, 296 p.
- BRUBAKER E., *Property Rights in the Defence of Nature*, Londres, Earthscan Publications Limited, 1995, 328 p.
- BRUN P., *Responsabilité civile extracontractuelle*, 2^{ème} éd., Paris, Litec, coll. «Manuel», 2009, 582 p.
- BRYANT D. T., *The Human Element in Shipping Casualties*, Londres, Department of Transport, Marine Directorate, H.M. Stationery Office, 1991, 29 p.
- BUCHANAN R. A., *Brunel: The Life and Times of Isambard Kingdom Brunel*, Londres, Hambledon Continuum, 2006, 320 p.
- BUCHET C., *Les voyous de la mer*, Paris, Ramsay, 2003, 198 p.
- CAMBON J., *Vers une nouvelle méthodologie de mesure de la performance des systèmes de management de la santé-sécurité au travail*, Mine Paris ParisTech, 2007, 292 p.
- CANBY C., *Histoire de la Marine*, Lausanne, Editions Rencontre, coll. «La Science illustrée», 1962, 120 p.
- CARBONNIER J., *Flexible droit - Pour une sociologie du droit sans rigueur*, 10^{ème} éd., Paris, LGDJ, 2001, 493 p.

- CARDINAL C., *Ferdinand Berthoud, 1727-1807: horloger mécanicien du roi et de la marine*, La Chaux-de-Fonds, MIH, 1984, 343 p.
- CARTNER J. A. C., FISKE R. P., LEITER T. L., *International Law of the Master*, Londres, Routledge, 2012, 786.
- CASSAGNOU B., *Les grandes mutations de la Marine marchande française (1945-1995)*, Paris, Comité pour l'Histoire économique et financière, coll. «Histoire économique et financière de la France», 2003, 741 p.
- CASSON L., *The Ancient Mariners*, Princeton, Princeton University Press, 1991, 299 p.
- CESAR, *Guerre des Gaules*, 14^{ème} éd., Paris, Les Belles Lettres, coll. «des Universités de France», 1995, 520 p.
- CHACK P., *Marins à la bataille: Des origines au XVIIIe siècle*, Bruxelles, Le gerfaut, 2001, 498 p.
- CHADELAT J., *Histoire de l'ordonnance de la marine du mois d'Août 1681*, 1951, Paris, 530 p.
- CHANTELAUVE G., *Evaluation des risques et réglementation de la sécurité: Cas du secteur maritime - Tendances et applications*, 2006, Institut Nationales des Sciences Appliquées de Lyon, 229 p.
- CHAPUIS O., *A la mer comme au ciel - Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Paris, Presse de l'Université de Paris - Sorbonne, coll. «Histoire maritime», 1999, 1060 p.
- CHARLIAT P.-J. (ss. dir.), *Histoire universelle des explorations*, 4 vol., Paris, Nouvelle Librairie de France, 1957.
- CHARON A., CLAERR T., MOUREAU F. (ss. dir.), *Le livre maritime au siècle des Lumières, Edition et diffusion des connaissances maritimes (1750-1850)*, Paris, PU Paris-Sorbonne, 2005, 261 p.
- CHAUNU P., *Conquête et exploitation des nouveaux mondes*, 2^{ème} éd., Paris, PUF, coll. «Nouvelle Clio», 1977, 445 p.
- CHRISTODOULOU D. P., *The Single Ship Company: The Legal Consequences from Its Use and the Protection of Its Creditors*, vol. 23, Athènes, Ant. N. SakkoulasAKKOULAS, coll. «Publications of the Hellenic Institute of International and Foreign Law», 2000, 313 p.
- CICERON, *Lettres à Atticus*.
- CLOSTERMANN J. P., *La conduite du navire marchand. Facteurs humains dans une activité à risques.*, Rennes, INFOMER, coll. «Bibliothèque de l'Institut Français d'aide à la formation professionnelle maritime», 2010, 252 p.
- COLBERT J.B., *Ordonnance de la Marine*, Paris, 1681.

- CONINCK (de) F., *Travail intégré, Société éclatée*, Paris, Presses Universitaires de France, 1995, 304 p.
- CONTI A., *Racleurs d'océans*, Paris, Payot, coll. «Petite bibliothèque Payot», 2012.
- COOK J. et al., *Relations de voyage autour du monde*, Paris, La Découverte, coll. «La Découverte/Poche», 2005, 328 p.
- COURBE P., *Droit international privé*, Paris, Hachette Supérieur, coll. «HU Droit», 2007, 283 p.
- COURTAIGNE-DESLANDES C., *L'adéquation du droit pénal à la protection de l'environnement*, Université Paris II (Panthéon - Assas), 2010, 1514 p.
- COUTAU-BEGARIE H., *L'évolution de la pensée navale*, Paris, Economica, coll. «Hautes Etudes Maritimes», 1999, 256 p.
- COYLE S., MORROW K., *The Philosophical Foundations of Environmental Law: Property, Rights and Nature*, Oxford, Hart Publishing, 2004, 246 p.
- CROZIER M., FRIEDBERG E., *L'acteur et le système*, Paris, Seuil, 1977, 500 p.
- DAILLIER P., FORTEAU M., QUOC DINH N., PELLET A., *Droit international public*, 8^{ème} éd., Paris, LGDJ, 2009, 1709 p.
- DARS J., *La marine chinoise du Xe siècle au XIVe siècle*, Paris, Economica, coll. «Etudes d'histoire maritime», 1992, 390 p.
- DARWIN C., *The Voyage of the Beagle*, New-York, Cosimo Inc., 2008, 532 p.
- DAUPHINE A., *Risques et catastrophes : observer, spatialiser, comprendre, gérer*, Paris, Armand Collin, 2004, 287 p.
- DAVIDSON A., *In the Wake of the Exxon Valdez, The Devastating Impact of the Alaska Oil Spill*, Vancouver, Douglas & McIntyre Ltd., 1990, 333 p.
- DAVIS J., *The Seamens Secrets, 1633*, Londres, Proquest, Eebo Ed., 2010, 134 p.
- DE BOUGAINVILLE L.-A., *Voyage de Bougainville autour du monde*, Paris, La Découverte, coll. «Marine», 2006, 348 p.
- DE GALAUP DE LA PEROUSE J.-F., *Voyage de Lapérouse, rédigé d'après ses manuscrits originaux, suivi d'un appendice renfermant tout ce que l'on a découvert depuis le naufrage, et enrichi de notes par M. de Lesseps*, Paris, Arthus Bertrand Librairie, 1831, 436 p.
- DE HERREDIA J.-M., « Les conquérants », in *Poésies complètes*, Paris, L'Harmattan, 2009, p. 354, 354 p.
- DE MONTESQUIEU C., *De l'esprit des lois*, Livre VI, ch. 12.
- DE SEVILLE I., éd. par LINDSAY W. M., *Etymologies*, Oxford, Clarendon Press, 1911, 58 p.

- DE TERSSAC G., MIGNARD J., *Les paradoxes de la sécurité : le cas d'AZF*, Paris, PUF, coll. «Le travail humain», 2011, 288 p.
- DEHOUSSE J.-M., *Les organisations internationales : essai de théorie générale*, Liège, Librairie Paul Gothier, 1968, 428 p.
- DEJEAN DE LA BÂTIE N., *Appréciation in abstracto et appréciation in concreto en droit civil français*, Paris, LGDJ, 1965, 316 p.
- DEJEAN DE LA BÂTIE N., in AUBRY et RAU, *Droit civil français, T. VI-2, Responsabilité délictuelle*, 8^{ème} éd., Paris, Librairies techniques, 1989, 377 p.
- DELEBECQUE P., PANSIER F.-J., *Droit des obligations - Responsabilité civile - Délit et quasi-délit*, 5^{ème} éd., Paris, LexisNexis, coll. «Objectif droit - Cours», 2012, 396 p.
- DELEBECQUE P., COLLART DUTILLEUL F., *Contrats civils et commerciaux*, 7^{ème} éd., Paris, Dalloz, coll. «Précis dalloz », 2014, 984 p.
- DELUMEAU J., *La Peur en Occident*, Paris, Fayard, 1978, 486 p.
- DITISHEIM P., *Pierre Le Roy et la chronométrie*, Paris, Tardy, 1940, 146 p.
- DOMAT J., *Œuvres complètes de J. Domat. Nouvelle éd. (Éd. 1828-1830)*, Paris, Hachette Livre BNF, 2012, 530 p.
- DOUGLAS M., *Risk Acceptability According to the Social Sciences. Mary Douglas : Collected Works*, vol. XI, Londres et New-York, Routledge, 2010, 122 p.
- DOUGLAS M. et WILDAVSKY A., *Risk and Culture: An Essay on the Selection of Technnological and Environmental Dangers*, Berkeley, University of California Press, 1983, 224 p.
- DREYFUS B., *Regard contemporain sur la défense sociale nouvelle de Marc Ancel*, Paris, L'Harmattan, coll. «Librairie des humanités», 2010, 221 p.
- DUGUIT L., *L'Etat, le droit objectif et la loi positive*, Paris, Dalloz, coll. «Bibliothèque Dalloz», 2003, 625 p.
- DUNMORE J., *La Pérouse : explorateur du Pacifique*, Paris, Payot, coll. «Collection bibliothèque historique», 1986, 312 p.
- DUPUY P.-M., *L'Unité de l'ordre juridique international: cours général de droit international public*, R.C.A.D.I., 2002, vol. 297, 487 p.
- DUPUY J.-P., *Pour un catastrophisme éclairé. Quand l'impossible est certain*, Paris, Seuil, coll. «Essais», 2002, 219 p.
- DUPUY P.-M. et KERBRAT Y., *Droit international public*, 10^{ème} éd., Paris, Dalloz, coll. «Précis Dalloz», 2010, 916 p.
- DUPUY R.-J. (ss. dir.), *La gestion des ressources pour l'humanité : le droit de la mer / The management of humanity's resources: the law of the sea*, Leyde, Brill, 1982, 433 p.

- DUPUY R.-J. (ss. dir.), *Le pétrole et la mer*, Paris, PUF, coll. «Travaux et recherches de l'Institut du droit de la paix et du développement de l'université de Nice», 1976, 358 p.
- DURAND D., *La systémique*, Paris, PUF, coll. «Que Sais-je?», 2013, 128 p.
- EMMERSON G. S., *The greatest iron ship: S.S. Great Eastern*, Newton Abbot, David & Charles, 1981, 182 p.
- ERMAN A., *Die Literatur der Aegypter, 1923 ; The Ancient Egyptians: A Sourcebook of their Writings*, New-York, Harper & Row, 1966 / Peter Smith, 1978, 318 p.
- EWALD F., *Le principe de précaution*, Paris, PUF, coll. «Que sais-je?», 2008, 128 p.
- EYRES D. J., BRUCE G. J., *Ship Construction*, 7^{ème} éd., Oxford, Butterworth-Heinemann, 2012, 400 p.
- FABRE D., *Le destin maritime de l'Égypte ancienne*, Londres, Periplus Publishing London, 2004, 278 p.
- FAUCHARD L., MOCELLIN P., *Démocratie participative, progrès ou illusions?*, Paris, L'Harmattan, coll. «Administration et aménagement du territoire», 2012, 274 p.
- FAUCOUNEAU J., *Les peuples de la mer et leur histoire*, Paris, L'Harmattan, 2003, 196 p.
- FELLI R., *Les deux âmes de l'écologie. Une critique du développement durable*, Paris, L'Harmattan, coll. «Biologie, Ecologie, Agronomie», 2008, 102 p.
- FERRER M., *La responsabilité des sociétés de classification*, Aix-Marseille, PUAM, coll. «Collection du Centre de Droit Maritime et des Transports», 2004, 451 p.
- FINCHELSTEIN G., *La dictature de l'urgence*, Paris, Fayard, coll. «Essais», 2011, 240 p.
- FOUCHARD G., *Du morse à l'Internet : 150 ans de télécommunications par câbles sous-marins*, La Seyne sur Mer, Association des amis des câbles sous-marins, 2006, 456 p.
- FOUQUET Y., LACROIX D., *Les ressources minérales marines profondes : étude prospective à l'horizon 2030*, Paris, Editions Quae, 2012, 175 p.
- FRY H. T., *Alexander Dalrymple (1737-1808) and the Expansion of British Trade*, Londres, Routledge, coll. «Royal Commonwealth Society Imperial studies», 1970, 330 p.
- GALBRAITH J. K., *Le Temps des incertitudes*, Paris, Gallimard, 1978, 416 p.
- GALIPAUD J.-C., JAUNEAU V., *Au-delà d'un naufrage : les survivants de l'expédition La Pérouse*, Paris, Errance, coll. «Le cabinet du naturaliste», 2012, 288 p.
- GARDINER R., *Treaty Interpretation*, 2^{ème} éd., Oxford, Oxford International Law Library, 2010, 496 p.
- GARELLI P., *Le Proche-Orient asiatique : Des origines aux invasions des peuples de la mer*, vol. 2, Paris, PUF, coll. «Nouvelle Clio», 1969, 377 p.

- GAUDIO A., *Connaissances actuelles et méthodes de recherche en anthropologie : un voyage sans fin*, Paris, L'Harmattan, 2010, 394 p.
- GAUTIER M.-A., *La protection de l'environnement sur les plates-formes industrielles. Un défi pour le droit de l'environnement*, Paris, L'Harmattan, coll. «Logiques juridiques», 2010, 534 p.
- GERONDEAU C., *CO2 un mythe planétaire*, Paris, Toucan, coll. «Adultes», 2009, 266 p.
- GEYRES B., *Biais d'ancrage dans les décisions judiciaires : effet de l'expertise*, Sarrebruck, Editions universitaires européennes EUE, 2011, 276 p.
- GIDDENS A., *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan, coll. «Théorie sociale contemporaine», 2000, 192 p.
- GIDEL G., *Droit International Public de la Mer*, Tome I, Paris, Sirey, 1932.
- GIDEL G., *Le droit international public de la mer : le temps de la paix. Introduction. La Haute mer*, vol. 1, Paris, Topos, 1981, 530 p.
- GILIKER P., BECKWITH S., *Tort*, 4^{ème} éd., Londres, Sweet & Maxwell, coll. «Textbook Series», 2011, 567 p.
- GILMORE G. and BLACK C.L. Jr, *The Law of Admiralty*, 2^{ème} éd., New-York, West Publishing Company, 2001, 1001 p.
- GIRARD R., *Le Bouc émissaire*, Paris, Grasset, 1982, 300 p.
- GOLDSTEIN B. R., *The Astronomy of Levi Ben Gerson (1288-1344)*, 2^{ème} éd., Londres, Springer London Ltd, 2011, 328 p.
- GRALL Y., LEROUGE B., *Tchernobyl, un nuage passe... : les faits et les controverses*, Paris, L'Harmattan, coll. «Questions contemporaines», 2009, 284 p.
- GRAMATICA F., *Principes de défense sociale*, Paris, Cujas, 1964, 1972 p.
- GRAZ J.-C., *La gouvernance de la mondialisation*, Paris, La Découverte, 2004, 122 p.
- GROTIUS H., *Le droit de la guerre et de la paix*, 2^{ème} éd., Paris, PUF, 2012, 894 p.
- GUILHOU X., LAGADEC P., *La fin du risque zéro*, Paris, Editions Organisations, 2002, 336 p.
- GUILLOU B. (ss. dir.), *Méthodes et thématiques pour la gestion des risques*, Paris, L'Harmattan, coll. «Recherches en gestion», 2008, 364 p.
- GUILLOU J., *La Pérouse... et après : dernières nouvelles du mystère de l'Astrolabe*, vol. 33, Paris, L'Harmattan, coll. «Lettres du Pacifique», 2011, 143 p.
- GUSTAVE-TOUDOUZE G., DE LA RONCIERE C., TRAMOND J., Cdt RONDELEUX, DOLLFUS C., DUBARD P., *Histoire de la Marine*, 2 vol., Paris, Editions de l'Illustration, 1959.

- HARWOOD V., *Modern Tort Law*, 7^{ème} éd., Londres, Routledge-Cavendish, 2008, 577 p.
- HAUDRERE P., *Les Compagnies des Indes orientales : Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux (1600-1858)*, Paris, Editions Desjonquères, 2006, 269 p.
- HEGEL G. W. F., *La raison dans l'histoire*, Paris, 10/18, coll. «Bibliothèques 10/18», 2003, 349 p.
- HEGEL G. W. F., *Leçons sur la philosophie de l'histoire*, Paris, Librairie philosophique J. Vrin, coll. «Bibliothèque des textes philosophiques», 1987, 312 p.
- HERMET G., KAZANCIGIL A., PRUD'HOMME J.-F. (ss. dir.), *La gouvernance : un concept et ses applications*, Paris, Karthala Editions, coll. «Recherches internationales», 2005, 228 p.
- HOFMANN C. et al., *L'âge d'or des cartes marines : quand l'Europe découvrait le monde*, Paris, Seuil, coll. «CO-ED. B.N.», 2012, 256 p.
- HOLLNAGEL E., *Barriers and Accident Prevention*, Aldershot, Ashgate Publishing Limited, 2004, 226 p.
- HOMERE, *Odyssée, Chants VIII à XV*, Paris, Les Belles Lettres, 2001, 350 p.
- HOPKINS A., *Safety, Culture and Risk: The Organisational Causes of Disasters*, 2^{ème} éd., Melbourne, McPherson's Printing Group CC, 2008, 172 p.
- HOSFTEDE G., HOSFTEDE G. V., MINKOV M., *Cultures and Organizations: Software of the Mind*, 3^{ème} éd., New-York, McGraw-Hill Professional, 2010, 576 p.
- HUGO V., *Oeuvres poétiques*, 3 vol., Paris, Gallimard, coll. «La Pléiade», 1964, 1744.
- INSERGUET-BRISSET V., *Propriété publique*, Paris, LGDJ, 1994, 256 p.
- ITCAINA X., WEISBEIN J., *Marées noires et politique : Gestion et contestations de la pollution du Prestige en France et en Espagne*, Paris, L'Harmattan, 2011, 296 p.
- JOHNSON G. et al, *Stratégique*, 9^{ème} éd., Paris, Pearson, 2011, 670 p.
- JONAS H., *Le principe responsabilité. Une éthique pour la civilisation*, Paris, Editions du Cerf, 2006, 338 p.
- JOSSERAND L., *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, Paris, Librairie Nouvelle de Droit et de Jurisprudence, 1897, 129 p.
- JOUSSE G., *Traité de riscologie, La science du risque*, Paris, Imestra, 2009, 598 p.
- KANKI B. G., HELMREICH L. G., ANCA J., *Crew Resource Management*, 2^{ème} éd., San Diego, Academic Press, 2010, 625 p.
- KARSENTI E., DI MEO D., *Tara océans : chroniques d'une expédition scientifique*, Paris, Actes Sud Editions, 2012, 272 p.

- KELLY T. P., « Arguing Safety - A Systematic Approach to Managing Safety Cases », 1998, York, Université de York, 341 p.
- KELSEN H., *Théorie pure du droit, Traduction de Charles Eisemann*, Paris et Bruxelles, LGDJ et Bruylant, coll. «La pensée juridique», 1999, 367 p.
- KERDELLANT C., *Le prix de l'incompétence : histoire des grandes erreurs du management*, Paris, Denoël Impacts, 2000, 474 p.
- KINDER H., ALBECK R., *Atlas historique : de l'apparition de l'homme sur la terre au troisième millénaire*, Paris, Librairie Académique Perrin, 2006, 695 p.
- KIRCHNER A., *International Marine Environmental Law: Institutions, Implementation, and Innovations*, Alphen-sur-Rhin, Kluwer Law International, 2003, 288 p.
- KOLD D., RUBIN I., McCINTYRE J., *Comportement organisationnel. Une démarche expérimentale.*, Montréal, Guérin éditeur limité, 1976, 392 p.
- KUO C., *Managing Ship Safety*, Londres, Lloyd's of London Press Ltd, 1998, 189 p.
- LACEPEDE B., *Histoire naturelle des poissons*, 5 vol., Paris, Plassan, 1798.
- LAFFOUCRIERE F., *Résolution des conflits d'usage en mer - Le cas des obstacles à la circulation des navires de commerce en manche - Bilan et perspectives - Etude de droit comparé*, 2012, Paris I, Panthéon-Sorbonne, 551 p.
- LAGADEC P., *La gestion des crises: outils de réflexion à l'usage des décideurs*, Paris, Ediscience international, 1992, 326 p.
- LALLEMENT C., *La navigabilité du navire*, 2004, Université de Nantes, 756 p.
- LANGERDORFF F., *Individu, culture et société: sensibilisation aux sciences humaines*, Paris-Montréal, Editions Publibook Université, coll. «Sciences humaines et sociales», 2007, 207 p.
- LANGLOIS C.-V., SEIGNOBOS C., *Introduction aux études historiques*, Paris, Hachette, 1898, 308 p.
- LANNEAU-SEBERT M., *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, 2006, Université de Nantes, 540 p.
- LASSAGNE M., *Management des risques, stratégies d'entreprise et réglementation : le cas de l'industrie maritime*, 2004, Paris, Ecole Nationale Supérieure d'Arts et Métiers, 514 p.
- LE BARS T., HERON J., *Droit judiciaire privé*, 4^{ème} éd., Paris, Montchrestien, 1991, 1016 p.
- LE BOTERF G., *De la compétence. Essai sur un attracteur étrange*, Paris, Editions d'Organisation, 1994, 175 p.
- LE COMPTE DE LAS CASES, *Le Mémorial de Sainte-Hélène*, Tome 1, Paris, Gallimard, coll. «Bibliothèque de la Pléiade», 1935.

- LE COUVIOUR K., *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime*, 2 vol., Marseille, PUAM, coll. «Collection du Centre de Droit Maritime et des Transports», 2007.
- LE DANOIS E., *Les profondeurs de la mer - Trente ans de recherche sur la faune sous-marine au large des côtes de France*, Paris, Payot, coll. «Bibliothèque scientifique», 1948, 503 p.
- LE GOFF J., *La civilisation de l'Occident médiéval*, Paris, Arthaud, 1964, 696 p.
- LE GOFF J., *Pour un autre Moyen-âge*, Paris, Gallimard, coll. «Bibliothèque des histoires», 1977, 424 p.
- LE RAY J., *Gérer les risques - Pourquoi? Comment?*, Paris, AFNOR, 2010, 392 p.
- LE SEIGNEUR V.-J., *La sensibilité écologique des français à travers l'opinion publique*, Paris, Institut français de l'environnement, 2000, 187 p.
- LE TOURNEAU P. et al., *Droit de la responsabilité et des contrats 2012/2013*, 9^{ème} éd., Paris, Dalloz, coll. «Dalloz Action», 2012, 1652 p.
- LEACOCK E., *The Exxon Valdez Oil Spill*, New-York, Facts On File, coll. «Environmental Disasters», 2005, 100 p.
- LEBOEUF C., *De la surveillance des activités humaines en mer. Essai sur les rapports du droit et de la technique*, 2012, Université de Nantes, 546 p.
- LEFEBVRE-CHALAIN H., *La stratégie normative de l'Organisation Maritime (OMI)*, Marseille, PUAM, coll. «Bibliothèque du Centre de Droit Maritime et des Transports», 2012, 678 p.
- LEGOHEREL H., *Histoire du droit international public*, Paris, PUF, coll. «Que sais-je?», 1996, 127 p.
- LILAR A., VAN DEN BOSCH C., *Le Comité Maritime International : 1897-1972*, Anvers, Le Comité Maritime International, 1973, 120 p.
- LILLE F., BAUMLER R., *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, ECLM, coll. «Essai», 2005, 412 p.
- LITRE E., *Auguste Comte et la philosophie positive*, Paris, Hachette, 1863, 687 p.
- LOIR M., *La marine française*, Paris, Hachette, 1893, 620 p.
- LUCAIN, *Pharsale*, Tome 2 , Paris, C. L. F. PANCKOUCKE, 1886, 434 p.
- LUCCHINI L., VOELCKEL M., *Les États et la mer : le nationalisme maritime*, Paris, La Documentation française, coll. «Notes et études documentaires», 1978, 463 p.
- LUCRECE, *De la nature*, Tome I : Livres I-III, Paris, Les Belles Lettres, 1920, 251 p.
- MAHAN A. T., *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*, New-York, Dover publications, 1987, 640 p.

- MANDARAKA-SHEPPARD A., *Modern maritime law and risk management*, 2^{ème} éd., Londres, Informa, 2009, 1152 p.
- MANDON S., *Les mutations de l'économie mondiale au XXe siècle: d'une internationalisation à l'autre (1895-1973)*, Paris, Editions Sedes, coll. «Série Cours», 2007, 320 p.
- MANGIN A., *Les mystères de l'océan*, Tours, Alfred Mame et fils, 1865, 460 p.
- MARITIME TRANSPORTATION RESEARCH BOARD, *Human Error in Merchant Marine Safety*, Washington D.C., National Academy of Sciences, 1976, 135.
- MARKOVITS C., *Histoire de l'Inde moderne, 1480-1950*, Paris, Fayard, 1994, 727 p.
- MARY A., *Tristan et Iseut*, Paris, Le Livre de poche, 1941, 255 p.
- MATEESCO M., *Le droit maritime soviétique face au droit occidental*, Paris, Pédone, 1966, 215 p.
- MATHIEU J.-L., *Les institutions spécialisées des Nations Unies*, Paris, Editions Masson, 1977, 320 p.
- MATSEN B., *The Incredible Submersible Alvin Discovers a Strange Deep-Sea World*, Berkeley Heights, Enslow Publishers, 2003, 48 p.
- MAZAURIC S., *Histoire des sciences à l'époque moderne*, Paris, Armand Collin, coll. «Collection U», 2009, 344 p.
- MAZEAUD H., MAZEAUD L., TUNC A., *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, 3 vol., 5^{ème} éd., Paris, Montchrestien, 1957.
- MBENGUE M. M., *Essai sur une théorie du risque en droit international public. L'anticipation du risque environnemental et sanitaire.*, Paris, Pédone, 2009, 373 p.
- MERLAT P., *Les Vénètes d'Armorique*, Brest, Archéologie en Bretagne, 1981, 136 p.
- MERLE R., VITU A., *Traité de droit criminel, Droit pénal général*, 7^{ème} éd., Paris, CUJAS, 1997, 1072 p.
- MICHEL X. et CAVAILLE P. (ss. dir.), *Management des risques pour un développement durable - Qualité, santé, sécurité, environnement*, Paris, Dunod, coll. «Gestion industrielle», 2009, 458 p.
- MICHELET J., *La Mer*, Paris, Hachette, 1861, 428 p.
- MILLET F., *La notion de risque et ses fonctions en droit privé*, Clermont-Ferrand, LGDJ, coll. «Collection des thèses», 2001, 349 p.
- MILNE-EDWARDS A. et al., *Expéditions scientifiques du "Travailleur" et du "Talisman" pendant les années 1880, 1881, 1882, 1883*, Paris, Masson, 1888, 478 p.
- MINTZBERG H., *Structure et dynamique des organisations*, Paris, Editions d'Organisation, coll. «Références», 1982, 440 p.

- MOUCKAGA H., *Heurs et malheurs de Carthage face à Rome : Delenda (est) Carthago! 509-146 av. J.-C.*, Paris, L'Harmattan, 2012, 160 p.
- MOZZANI E., *Le livre des superstitions. Mythes, croyances et légendes*, Paris, Robert Laffont, coll. «Bouquins», 1999, 1822 p.
- MURAT I., *Colbert*, Paris, Fayard, 1980, 478 p.
- NEEDHAM J., *La science chinoise et l'Occident*, Paris, Seuil, coll. «Points Sciences», 1977, 252 p.
- NEYRET L., *Atteinte au vivant et responsabilité civile*, Paris, LGDJ, coll. «Bibliothèque de droit privé», 2006, 709 p.
- NOIREAUD S., *Les premiers marchands des mers (Les origines de l'homme)*, Neuilly sur Seine, Time-Life International, 1976, 166 p.
- OBERDORFF H., *L'Union européenne*, Paris, PUG, 2007, 336 p.
- ORLOWSKI S., *Histoire maritime : La Révolution de la vapeur dans les marines du XIXe siècle*, Editions MDV, 2000, 192 p.
- OSTY E., *La Bible*, Paris, Seuil, 1973, 2630 p.
- OVIDE, *Les Métamorphoses*, Paris, Folio, coll. «Folio Classique», 1992, 620 p.
- PAILLARD B., *La fonction réparatrice de la répression pénale*, Paris, LGDJ, 2007, 366 p.
- PANCRACIO J.P., *Droit de la mer*, Paris, Dalloz, coll. «Précis», 2010, 520 p.
- PATIN S., *Environmental impact of the offshore oil and gas industry*, New-York, EcoMonitor Publishing East Northport, 1999, 425 p.
- PERROW C., *Normal accidents, Living with High-Risk Technologies*, Princeton, Princeton University Press, 1999, 462 p.
- PETARD J.-P., *Psychologie sociale*, Paris, Editions Bréal, coll. «Grand Amphi. Psychologie», 2007, 506 p.
- PHILLIPS-BIRT D., *L'art de naviguer - De la préhistoire à nos jours*, Paris, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, 1974, 312 p.
- PICARD J., *Profondeur 11 000 mètres*, Paris, Arthaud, 1961, 270 p.
- PIERCE M. A., *Robert Fulton and the Development of the Steamboat*, New-York, The Rosen Publishing Group, 2003, 112 p.
- PINET C., *L'ISO 14001 facile, Réussir sa démarche de certification*, Paris, Lexitis éditions, coll. «Les pratiques de la performance», 2011, 243 p.
- PIRENNE J.-H., *Panorama de l'histoire universelle des origines au XVe siècle*, Paris, Marabout, coll. «Marabout université», 1973, 272 p.

- PLATON, « Phédon », in *Œuvres complètes*, 2 vol., Paris, Nrf, 1950 coll. «Bibliothèque de la Pléiade», p. 1450.
- PLIMSOLL S., *Our Seamen: An Appeal*, Londres, Virtue & Company, 1873, 89 p.
- PLOT E., *Quelle organisation pour la maîtrise des risques industriels majeurs? Mécanismes cognitifs et comportements humains*, Paris, L'Harmattan, coll. «Logiques sociales», 2007, 240 p.
- POLAK M., DUGRAND A., *Trésor des livres de mer - De Christophe Colomb à Marin Marie*, Paris, Hoëbeke, 2011, 280 p.
- POMEY P., (ss. dir.), *La navigation dans l'Antiquité*, Paris, Edisud, coll. «Méditerranée», 1997, 206 p.
- POZZO B. (ss. dir.), *The Implementation of the Seveso Directives in an Enlarged Europe: A Look Into the Past and a Challenge for the Future*, Alphen-sur-Rhin, Kluwer Law International, coll. «Law and Police Series», 2009, 231 p.
- PRADEL J., *Histoire des doctrines pénales*, Paris, PUF, coll. «Que sais-je?», 1991, 128 p.
- PRATT J.A., PRIEST T., CASTANEDA C.J., *Offshore pioneers – Brown & Root and the history of offshore oil and gas*, Houston, Gulf Professional Publishing, 1997, 322 p.
- PTOLEMEE, *Le livre unique de l'astrologie*, Paris, Nil, coll. «Le cabinet des curiosités», 2000, 274 p.
- R. P. FOURNIER G., *Hydrographie contenant la pratique et la théorie de toutes les parties de la navigation*, Paris, Michel Soly, 1643, 706 p.
- RAMBAUD R., *L'institution juridique de régulation : recherches sur les rapports entre droit administratif et théorie économique*, Paris, L'Harmattan, 2012, 930 p.
- RANDALL C. V., *Bridge Resource Management: Introduction and Training for Merchant Marine Crews*, Chalerston, CreateSpace Independent Publishing Platform, 2013, 56 p.
- RAVET A., *La marine des Vikings ou pirates scandinaves*, 2^{ème} éd., Chalerston, Nabu Press, 2012, 196 p.
- RAWSON K.J., TUPPER E.C., *Basic ship theory*, 2 vol., Oxford, Butterworth-Heinemann, 2001.
- REASON J., *Human Error*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, 302 p.
- REASON J., *Managing the Risks of Organizational Accidents*, Farnham, Editions Ashgate, 1997, 252 p.
- REED C. M., *Maritime Traders in the Ancient Greek World*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003, 162 p.
- RÉMOND M., *Exploration et exploitation du pétrole en mer*, 1967, Paris, Université de Paris - Faculté de droit et des sciences économiques, 295 p.

- REMY M., *Transatlantiques & long-courriers : La mémoire des grands paquebots*, Paris, Marines Editions, 2010, 194 p.
- RENAUD J., *Les Vikings et la Normandie*, Nantes, Ouest-France, coll. «De mémoire d'homme : l'histoire», 1989, 224 p.
- RENAUD J. et al., *Retour et capitalisation d'expérience*, Paris, AFNOR, coll. «Outils et démarches», 2008, 184 p.
- RENAUDIN H., ALTEMAITRE A., *Gestion de crise, Mode d'emploi*, Paris, Editions Liaisons, 2007, 176 p.
- RICHELIEU, *Testament politique du cardinal de Richelieu*, Paris, Robert Laffont, 1947, 64 p.
- RIPERT G., *Traité de droit maritime*, Tome 2, 4^{ème} éd., Paris, Rousseau, 1950, 849 p.
- ROBERTS K.H., *New challenges to understanding organizations*, New-York, MacMillan, 1993, 261 p.
- RODIÈRE R., *Traité général de droit maritime - Introduction : armement*, T. 1, Paris, Dalloz, 1976, 600 p.
- RODIÈRE R. et DU PONTAVICE E., *Droit maritime*, 11^{ème} éd., Paris, Dalloz, coll. «Précis Dalloz», 1991, 495 p.
- RODIÈRE R., RÉMOND-GOUILLOUD M., *La Mer : Droit des hommes ou proie des Etats?*, Paris, Pédone, 1980, 184 p.
- ROMI R., *Droit et administration de l'environnement*, Paris, Montchrestien, 7^{ème} éd., coll. «Domat Droit public», 2010, 640 p.
- ROQUINCOURT T., *“Bulletin des lois” du règne de Louis XVI : Contribution à un recensement des lois imprimées entre mai 1774 et juin 1789*, Paris, L'Harmattan, 2013, 634 p.
- ROSNAY, J. de, *Le microscope : vers une vision globale*, Paris, Seuil, 1977, 346 p.
- ROSTAIN G., *Le déplacement des plates-formes de forage*, 1987, Université Paris II (Panthéon - Assas).
- ROUCHE M., *Les racines de l'Europe : Les sociétés du haut Moyen Âge (568-888)*, Paris, Fayard, coll. «Le cours de l'histoire», 2003, 252 p.
- ROUGERIE J., FUCHS A., CIVARD-RACINAIS A., *De Vingt mille lieues sous les mers à SeaOrbiter*, Paris, Democratic books, coll. «Terre des sciences», 2010, 256 p.
- ROUX-DUFORT C., *La gestion de crise : un enjeu stratégique pour les organisations*, Bruxelles, De Boeck Supérieur, coll. «Management», 2000, 190 p.
- ROZIER F. et al., *Journal de physique, de chimie, d'histoire naturelle et des arts*, 2 tomes, Paris, Bachelier, 1773.

- SAFE WORK AUSTRALIA, *Safety Case: Demonstrating the Adequacy of Safety Management and Control Measures - Guide for Major Hazard Facilities*, Canberra, Safe Work Australia, 2012, 32 p.
- SAINT THOMAS D'AQUIN, *De Regno, Traduction, notes et annexes par le R.P. Bernard Rulleau*, Paris, Civitas, 2010, 176 p.
- SALOMON J.-N., *Danger pollutions*, Bordeaux, Presses Universitaires de Bordeaux, coll. «Scieteren», 2003, 169 p.
- SANNER M., *Modèles en conflit et stratégies cognitives : esquisse d'une psychologie de la raison*, Paris, De Boeck Supérieur, coll. «Perspectives en éducation», 1999, 196 p.
- SCHAEFFER C., *De la réparation. Analyse comparative et transversale : psychologie et écologie*, Paris, L'Harmattan, 2010, 210 p.
- SCHÜLLER C. J., *La mer et les étoiles - La cartographie maritime et céleste de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Editions Place des Victoires, 2012, 280 p.
- SERIEYX H., *Le zéro mépris. Le mépris coûte encore plus cher aujourd'hui.*, Paris, Dunod, 1999, 233 p.
- SHRIVASTAVA P., *Bhopal, anatomy of a crisis*, Cambridge, Ballinger Publishing Co., 1987, 184 p.
- SII H. S., *Marine and Offshore Safety Assessment*, 2001, Staffordshire University.
- SIMON P., *La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures*, 1976, Université Paris II (Panthéon - Assas).
- SOBEL D., *Longitude: The True Story of a Lone Genius Who Solved the Greatest Scientific Problem of His Time*, 3^{ème} éd., New-York, Penguin, 2007, 208 p.
- STARCK B., *Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile, considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée*, Paris, L. Rodstein, 1947, 503 p.
- STARCK B., ROLAND H., BOYER L., *Obligations, 1. Responsabilité délictuelle*, 5^{ème}, Paris, Litec, 1996, 582 p.
- STEELE J., *Tort Law - Text, Cases and Materials*, 2^{ème} éd., Oxford, Oxford University Press, 2010, 943 p.
- STURMEL P., *Navires et gens de mer du Moyen-âge à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 2011, 332 p.
- SUDRE F., *L'O.M.C.I., institution spécialisée des Nations Unies*, 1973, Université de Montpellier I, 403 p.
- SULTANA J.-P., *La personnalité internationale des Communautés européennes et la théorie générale de la personnalité juridique internationale*, 1969, Faculté de Droit et de Sciences Economiques de l'Université de Montpellier, 273 p.

- SWANSON B., *Le 8e voyage du dragon: histoire de la marine chinoise*, Paris, Plon, 1983, 322 p.
- SYBESMA-KNOL R. G., *The Status of Observers in the United Nations*, Bruxelles, Vrije Universiteit Brussel, 1981, 484 p.
- TAILLEMITE E., *Bougainville*, Paris, Perrin, 2011, 462 p.
- TAILLEMITE E., *Histoire ignorée de la Marine française*, Paris, Perrin, coll. «Pour l'Histoire», 2003, 508 p.
- TAYLOR E. G. R., *The Haven-Finding Art*, 2^{ème} éd., Londres, The Bodley Head Ltd., 1971, 324 p.
- TERRE F., *Introduction générale au droit*, 8^{ème} éd., Paris, Dalloz, coll. «Précis», 2009, 656 p.
- TERRE F., SIMLER P., LEQUETTE Y., *Les obligations*, Paris, Dalloz, coll. «Précis», 2009, 1542 p.
- THOMSON W., *Les abîmes de la mer*, Paris, Hachette, 1875, 454 p.
- THOMSON W., *The Voyage of The Challenger - The Atlantic*, 2 vol., Londres, Macmillan and Co, 1877.
- THUCYDIDE, *Guerre du Péloponnèse*, Tome 1, Paris, Les Belles Lettres, coll. «Classiques en poche», 2009, 420 p.
- TOYNBEE A. J., *Etude de l'histoire*, New-York et Londres, Oxford University Press, 1934.
- TROMPENAARS F., HAMPDEN-TURNER C., *Riding the Waves of Culture: Understanding Diversity in Global Business*, 3^{ème} éd., New-York, McGraw-Hill Professional, 2011, 400 p.
- TURCO I., *La protection de l'environnement marin contre les pollutions telluriques en droit communautaire*, 1999, Université de droit, d'économie et de ses sciences d'Aix-Marseille, Faculté de droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille, 360 p.
- U.S. Department of Commerce, *Human Factors Problems Affecting Merchant Ship Navigation Safety: A Preliminary Investigation*, Stamford, Dunlap and Associates for Maritime Administration, 1959, 143 p.
- VAN WASSENHOVE W., GARBOLINO E., *Retour d'expérience et prévention des risques. Principes et méthodes*, Paris, Lavoisier, coll. «Sciences du risques et du danger, Série Notes de synthèse et de recherche», 2008, 72 p.
- VENTURA C. B., GIRIN M., RAOUL-DUVAL J., *Marées noires et environnement*, Paris-Monaco, Institut océanographique, coll. «Propos», 2005, 407 p.
- VERNE J., *20 000 lieues sous les mers*, 2 vol., Genève, Editions Famot, 1979.
- VEYRET Y., BEUCHER S., REGHEZZA M., *Les risques*, Paris, Bréal, coll. «Amphi Géographie», 2004, 206 p.

- VIALARD A., *Droit maritime*, coll. «Droit fondamental», Paris, PUF, 1997, 503 p.
- VIGARIE A., *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Institut de stratégie comparée, coll. «Bibliothèque Stratégique», 1995, 432 p.
- VIGNE J., *Le rôle des intérêts économiques dans l'évolution du droit de la mer*, Genève, Institut universitaire de hautes études internationales, coll. «Études et travaux de l'Institut universitaire de hautes études internationales», 1971, 144 p.
- VILLEY M., *Questions de Saint Thomas d'Aquin sur le droit et la politique*, coll. «Questions», Paris, PUF, 1987, 185 p.
- VILLIERS A., *Captain James Cook*, New-York, Scribner, 1967, 307 p.
- VINEY G., *Le déclin de la responsabilité individuelle*, Paris, LGDJ, coll. «Anthologie du droit», 2013, 418 p.
- VINEY G., *Traité de droit civil, Introduction à la responsabilité*, 3^{ème} éd., Paris, LGDJ, 2008, 693 p.
- VINEY G., *Traité de droit civil. Les obligations. La responsabilité : conditions*, Paris, LGDJ, 1982, 1080 p.
- VINEY G., JOURDAIN P., CARVAL S., *Les conditions de la responsabilité*, 4^{ème} éd., Paris, LGDJ, 2013, 1316 p.
- VIRALLY M., *L'organisation mondiale*, Paris, Armand Collin, coll. «Collection U - Série Droit international public», 1972, 587 p.
- WACE, *Le Roman de Brut (XIIe siècle)*, éd. par ARNOLD I., 2 vol., Abbeville/Paris, Société des anciens textes français, 1938.
- WALTER F., *Catastrophes. Une histoire culturelle. XVIe-XXIe siècle*, Paris, Seuil, coll. «L'Univers historique», 2008, 383 p.
- WEBB W. B., *Biological Rhythms, Sleep, and Performance*, Hoboken, Wiley, coll. «Studies in Human Performance and Cognition», 1982, 279 p.
- WESTPHAL B., MATVEJEVIC P., *Le rivage des mythes : une géocritique méditerranéenne, le lieu et son mythe*, vol. 2, Limoges, Presses Universitaires de Limoges, coll. «Espaces Humains», 2001, 381 p.
- WESTPHAL M., WITHECHURCH H. et MUNSCHY M., *La tectonique des plaques*, Newark, Gordon Breach, coll. «Géosciences», 2002, 307 p.
- WICKENS C. D., *Engineering Psychology and Human Performance*, Columbus, Merrill, 1984, 513 p.
- YUN L., BLIAULT A., *High Performance Marine Vessels*, New-York, Springer-Verlag New York Inc., 2012, 384 p.

ZÜGER R.-M., *Organisation – Notions de base en matière de gestion*, Zürich, Compendio
Bildungsmedien AG, 2005, 134 p.

ENCYCLOPEDIES

- ALBERT 1er, *Résultats des Campagnes Scientifiques accomplies sur son yacht par le Prince Albert 1er de Monaco*, Monaco, Imprimerie nationale de Monaco, 1889, 14000 p.
- ARNAUD A.-J. (ss. dir.), *Dictionnaire encyclopédique de théorie et de sociologie du droit*, 2^{ème} éd., 800 p.
- BONNEFOUX et PÂRIS, *Dictionnaire de Marine à voiles*, 720 p.
- BRODHAG C., BREUIL F., GONDRAN N., OSSAMA F., *Dictionnaire du développement durable*, Paris, AFNOR, 2004, 300 p.
- CLERC-RAMPAL G., *La Mer - La Mer dans la nature - La Mer et l'homme*, Paris, Librairie Larousse, 1912, 303 p.
- CORNU G., *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, coll. «Dicos Poche», 2007, 970 p.
- DAMIEN M.-M., *Dictionnaire du transport et de la logistique*, 3ème, Paris, Dunod, coll. «Gestion industrielle», 2010, 600 p.
- DE LA BLANCHÈRE H., *Nouveau dictionnaire général des pêches*, Paris, Ch. Delagrave et Cie, 1868, 859 p.
- LAROUSSE P., *Dictionnaire Universel du XIXe siècle*, Tome XIII, 1563 p.
- MARTIN E. A., LAW J. (edited by), *Oxford Dictionary of Law*, 624 p.
- MORERI L., *Le grand dictionnaire historique, ou le mélange curieux de l'histoire sacrée et profane*, 8 vol., Paris, 1759.
- MOUREAU M., BRACE G., *Dictionnaire du pétrole et autres sources d'énergies*, 4^{ème} éd., Paris, Technip, 2008, 1178 p.
- PICOCHÉ J., « Risque et Risquer », *Dictionnaire étymologique du français*, 827 p.
- VERGE-FRANCESCHI M., *Dictionnaire d'histoire maritime*, 2 vol., Paris, Robert Laffont, coll. «Bouquins», 2002.

RAPPORTS/GUIDES

- ALASKA OIL SPILL COMMISSION, *Spill, the Wreck of the Exxon Valdez, Implications for Safe Transportation of Oil: Final Report*, The Commission, 1990.
- ANZIANI A., BETEILLE L., *Rapport d'information fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du Règlement et d'administration générale par le groupe de travail relatif à la responsabilité civile*, Sénat, 2009.
- ARMSTRONG H. G., *A study of human resources in ship operations : phase I*, Washington, National Maritime Research Center, Commerce, Government Printing Office, 1979.
- AUSTRALIA MARITIME SAFETY AUTHORITY, *Response to the Montara Wellhead Platform incident – Report of the Incident Analysis Team*, 2010, [en ligne] <http://www.amsa.gov.au/marine_environment_protection/national_plan/incident_and_exercise_reports/documents/montara_iat_report.pdf>.
- BAKER J. III, *The report of the BP US. Refineries independent safety review panel*, 2007, [en ligne] <http://www.bp.com/liveassets/bp_internet/globalbp/globalbp_uk_english/SP/STAGING/local_assets/assets/pdfs/Baker_panel_report.pdf>.
- BATELLE SEATTLE RESEARCH CENTER AND U.S. COAST GUARD RESEARCH AND DEVELOPMENT CENTER, *Fatigue and alertness in Merchant Marine Personnel : A filed study of work and field patterns.*, Seattle, 1996.
- BEALL J., FERETTI A., *De la gestion préventive des risques environnementaux : la sécurité des plateformes pétrolières en mer*, CESE, section de l'environnement, 2012.
- BEAMER, *Perte totale suite à avarie de coque du pétrolier bahaméen PRESTIGE survenue dans l'ouest de la Galice - 13-19 novembre 2002 - Contribution provisoire au rapport d'enquête technique*, 2003, [en ligne] <http://www.beamer-france.org/BanqueDocument/pdf_100.pdf>.
- BOEING, *Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents Worldwide Operations 1959 – 2012*, Seattle, 2013, [en ligne] <<http://www.boeing.com/news/techissues/pdf/statsum.pdf>>.
- BST Canada, *Étude de sécurité portant sur les rapports de travail entre les capitaines et les officier de quart, et les pilotes de navires*, 1992, [en ligne] <<http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/rapports-reports/marine/etudes-studies/ms9501/ms9501.asp>>.
- CATALA P., *Avant-projet de réforme du droit des obligations et de la prescription*, Paris, Ministère de la Justice et des Libertés, La Documentation française, 2006, [en ligne] <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/054000622/0000.pdf>>.

- CEDRE, « Bilan 1995 - 2002 des recherches et expérimentations menées au CEDRE », *Bulletin d'information du CEDRE*, no. 18, 2003, p. 24, [en ligne] <<http://www.cedre.fr/fr/publication/bulletin/bull18.php>>.
- CEDRE, « Pollution du Sea Empress au Pays de Galles », *Bulletin d'information du CEDRE*, no. 7, 1996, p. 20, [en ligne] <<http://www.cedre.fr/fr/publication/bulletin/bull7.pdf>>.
- CEDRE, « Spécial accident du Prestige », *Bulletin d'information du CEDRE*, no. 19, 2004, p. 24, [en ligne] <<http://www.cedre.fr/fr/publication/bulletin/bull19.php>>.
- CHABASSON L., *Offshore oil exploitation, a new frontier for international environmental law*, IDDRI, Working Papers 11/11, 2011.
- CNUCED, *Etude sur le transport maritime 1993*, New-York et Genève, 1994.
- CNUCED, *Etude sur les transports maritimes 2007*, New-York et Genève, 2007.
- COMMITTEE ON SAFETY AND HEALTH AT WORK, *Safety and health at work; report of the Committee*, Londres, London, H.M. Stationery Off., 1972.
- CULLEN W.D., *The public inquiry into the PIPER-ALPHA disaster*, Londres, HMSO, 1990.
- DANIELLOU F., SIMARD M., BOISSIERES I., *Facteurs humains et organisationnels de la sécurité industrielle*, Toulouse, FonCSI, coll. «Les cahiers de la sécurité industrielle», 2010.
- DE RICHEMONT H., *Rapport d'information fait au nom de la mission commune d'information chargée d'examiner l'ensemble des questions liées à la marée noire provoquée par le naufrage du navire "Erika", de proposer les améliorations concernant la réglementation applicable et de définir les mesures propres à prévenir de telles situations*, Sénat, Tome I, 2000, [en ligne] <<http://www.senat.fr/rap/r99-4411/r99-44111.pdf>>.
- DEPARTMENT OF ENERGY AND CLIMATE CHANGE (DECC), *Guidance Note to UK Offshore Oil and Gas Operators on the Demonstration of Financial Responsibility Before Consent May Be Granted for Exploration & Appraisal Wells on the UKCS*, [en ligne] <https://www.google.fr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=2&ved=0CDgQFjAB&url=https%3A%2F%2Fwww.gov.uk%2Fgovernment%2Fuploads%2Fsystem%2Fuploads%2Fattachment_data%2Ffile%2F68885%2F7265--financial-responsibility-guidelines.doc&ei=5nLBUb3-GoqHhQelmIH0Bw&usg=AFQjCNF8rXfpUps6QFeedfSVieyAPwwYpA&sig2=hfyZPqQye0DQmowTjGyIaA&bvm=bv.47883778,d.ZG4>.
- DEPARTMENT OF TRANSPORT, *MV Herald of free enterprise, Report of Court No. 8074. Formal investigation (Hon. Mr Justice Sheen - Wreck Commissioner)*, Londres, HMSO, 1987.
- DONALDSON J., *Safer Ships, cleaner seas: Report of Lord Donaldson's enquiry into the prevention of pollution from merchant shipping*, Londres, HMSO, 1994.

- ENVIRONMENT, TRANSPORT & REGIONAL AFFAIRS COMMITTEE, *Command and Control: Report of Lord Donaldson's Review of Salvage and Intervention and Their Command and Control*, Londres, The Stationary Office, 1999.
- FIPOL, *Application of the 1992 Conventions to Ship-to-ship oil transfer operations*, Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 2006.
- FIPOL, *Examen de la définition du terme "navire,"* Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 2011.
- FIPOL, *Sinistres dont le Fonds a eu à connaître - Pontoon N° 300*, Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1998.
- FIPOL, *Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître*, Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 2006.
- FIPOL, *Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître - Slops*, Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 2008.
- FLIN R., *Safe in Their Hands? Licensing and Competence Assurance for Safety-Critical Roles in High Risk Industries - Report for the Department of Health*, Aberdeen, Industrial Psychology Research Centre University of Aberdeen, 2005.
- INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING, *Bridge Procedures Guide*, 2^{ème} éd., Londres, Witherby & Co., 1990.
- INTERNATIONAL OIL COMPENSATION FUND 1992, *Incident involving the 1992 Fund*, 2008.
- JEGOUZO Y., *Pour la réparation du préjudice écologique*, Ministère de la Justice, 2013, accessed 20 september 2013, at <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/134000619/index.shtml>.
- KINNEY G. F., WIRUTH A. D., *Practical Risk Analysis for Safety Management*, Naval Weapons Center, 1976, 21 p.
- LANDRAIN E., PRIOU C., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritimes des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité*, Assemblée nationale, XIIe législature, Tome I, 2003.
- LEGOUAS J.Y., *Transmanche : le trafic France/Royaume-Uni*, coll. «Note de synthèse de l'OEST», 1987, [en ligne] <http://temis.documentation.equipement.gouv.fr/documents/temis/NS/NS_009_5.pdf>
- LE PENSEC L., PINON H., *Age & durée de vie des navires*, coll. «Etude stratégique», 2007.

- MARINE ACCIDENT INVESTIGATION BRANCH, *Report of the Chief Inspector of Marine Accidents into the grounding and subsequent salvage of the tanker Sea Empress at Milford Haven between 15 and 21 February 1996*, Southampton, The Stationary Office, 1997.
- MARINE RESSOURCES ASSESSMENT GROUPE LTD pour le compte de la Direction générale des Affaires maritimes et de la pêche de la Commission européenne, *Legal aspects of maritime monitoring & surveillance data*, Communautés européennes, 2009.
- MARINI P., *La modernisation du droit des sociétés*, La documentation française, 1996.
- METEO FRANCE DIRECTION DE LA PREVENTION - DIVISION MARINE ET OCEANOGRAPHIE, *Rapport de situation météorologique «PRESTIGE» - Conditions météorologiques dans le quadrilatère délimité par 42°30'N / 44°00'N et 009°00'W / 010°00'W - Bulletins de prévisions météorologiques pour la zone «FINISTERE» les 13 et 14 novembre 2002*, 2003.
- MOUREAU M., *Guide pratique pour le système international d'unités (SI)*, 2ème, Paris, Technip, 1996.
- NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD, *Marine Accident Report, Grounding of the U.S. Tankship Exxon Valdez on Bligh Reef, Prince William Sound Near Valdez, Alaska, March 24, 1989*, Washington D.C., The Board, 1990.
- OCDE, *Mondialisation, transport et environnement*, Paris, Editions OCDE, 2011.
- OCDE, Directorate for science, technology and industry, Maritime transport committee, *The removal of insurance from substandard shipping*, OCDE, 2004, accessed at <http://www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf>.
- OMI, *Manuel OMI/PNUE sur l'évaluation des dommages causés à l'environnement par les déversements d'hydrocarbures en mer et la restauration du milieu*, Edition de 2009, Londres, IMO Publishing, 2009.
- OMI, *Implications of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the International Maritime Organization*, Londres, OMI, 2008.
- PAUL D., LE DRIAN J.Y., *Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants*, Assemblée Nationale, XIème législature, Tome I, 2000.
- PROGRAMME DES NATIONS UNIES POUR LE CONTROLE INTERNATIONAL DES DROGUES, *Manuel de prévention de l'alcoolisme et de la toxicomanie dans l'industrie maritime*, Genève, OIT, 2001.
- RETAILLEAU B., *Proposition de loi visant à inscrire la notion de préjudice écologique dans le code civil*, 2012, [en ligne] <<http://www.senat.fr/leg/pp11-546.html>>.
- ROCHETTE J., *"Towards an international regulation of offshore oil exploitation"* Report of the experts workshop held at the Paris Oceanographic Institute on 30 March 2012, Paris, IDDRI, 2012.

- ROSAEG E. et RINGBOM H., *Liability and Compensation with Regard to Places of Refuge*, Oslo, Scandinavian Institute of Maritime Law, University of Oslo, 2004, accessed at <http://www.emsa.europa.eu/Docs/other/places%20of%20refuge%20study%20def.pdf>.
- Shipping industry guidelines on Flag State Performance*, 2^{ème} éd., Londres, Maritime International Secretariat Services Limited, 2006.
- SKJONG R. et al., *Formal Safety Assessment of Helicopter Landing Area on Passenger Ships as a Safety Measure*, DNV, 1997.
- SMITH A., *Adequate Crewing and Seafarer's Fatigue: The International Perspective*, Cardiff, Centre for Occupational and Health Psychology - Cardiff University, 2007.
- UK P&I Club, *Analysis of major claims. Ten-years trends in maritime risk.*, Londres, 1997, accessed at [http://www.ukpandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/AMC1997/\\$FILE/AMC1997.pdf](http://www.ukpandi.com/ukpandi/resource.nsf/Files/AMC1997/$FILE/AMC1997.pdf).
- US Chemical Safety and Hazard Investigation Board, *Final Investigation Report n° 2005-04-I-TX, Refinery explosion and fire*, 2007, accessed at <http://www.csb.gov/assets/document/CSBFinalReportBP.pdf>.
- USGS, *Natural Gas Potential Assessed in Eastern Mediterranean*, 2010, [en ligne] <<http://www.usgs.gov/newsroom/article.asp?ID=2435>>.
- VECTRA GROUP LIMITED, *Litterature Review on the Perceived Benefits and Disadvantages of UK Safety Case Regime*, Londres, HSE, 2003, [en ligne] <<http://www.hse.gov.uk/research/misc/sc402083.pdf>>.

CONTRIBUTIONS

- ANIANOVA E., « The International Maritime Organisation (OMI) - Tanker or Speedboat? », in *International Maritime Organisations and their Contributions Toward a Sustainable Development*, EHLERS P., LAGONI R. (ss. dir.), Münster, LIT Verlag Münster, 2006, p. 315.
- ARENA A., « The Doctrine of Union Preemption in the EU Single Market : Between Sein and Sollen », *Jean Monnet Working Paper*, 2010, [en ligne] <<http://centers.law.nyu.edu/jeanmonnet/papers/10/100301.pdf>>.
- BEIGZADEH E., « L'évolution du droit international public », in *Regards d'une génération sur le droit international*, Paris, Pédone, 2008, p. 75–78.
- BEURIER J.-P., « Droit de l'exploitation pétrolière », in *Droits maritimes*, BEURIER J.-P. (ss. dir.), Paris, Dalloz, 2008 coll. «Dalloz Action», p. 1216.
- BEURIER J.-P., « Le droit de l'exploitation minière en mer », in *Droits maritimes*, BEURIER J.-P. (ss. dir.), Paris, Dalloz, 2008 coll. «Dalloz Action», p. 1216.
- BEURIER J.-P., « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La Mer et son droit*, Paris, Pédone, 2003, p. 87–109.
- BEZIZ-AYACHE A., « Incompétence de la Communauté européenne dans le domaine pénal », in *Lamy Droit pénal des affaires*, DUCOULOUX-FAVARD C. (ss. dir.), 2012.
- BISHOP P., BLOOMFIELD R., « A Methodology for Safety Case Development », *Industrial Perspectives of Safety-Critical Systems: Proceedings of the Sixth Safety-critical Systems Symposium*, Birmingham, 1998, p. 10.
- BOISSON P., « L'impact des catastrophes maritimes », *Colloque Sécurité maritimes et protection de l'environnement, évolution et perspectives*, Brest, 2002.
- BOISSON P., « La politique européenne de la sécurité maritime. Source d'efficacité? », in *L'Union européenne et la mer*, CUDENNEC A. et GUEGUEN HALLOUET G. (ss. dir.), Paris, Pédone, 2007.
- BOISSON P., « La problématique des normes », *Colloque Droits maritimes*, Nantes, 1997.
- BONASSIES P., « La Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses », in *Vingt ans de conventions internationales importantes*, Marseille, Annales IMTM, 1996, p. 185, spéc. pp. 190–191.
- BOULET-SAUTEL M., « Colbert et la législation », in *Un nouveau Colbert. Actes du Colloque pour le tricentenaire de la mort de Colbert*, Paris, Sedes, 1985, p. 338.
- BOURRIER M., « La fiabilité est une question d'organisation », in *Organiser la fiabilité*, BOURRIER M. (ss. dir.), Paris, L'Harmattan, 2001 coll. «Risques collectifs et situations de crise».

- CAMPROUX-DUFFRENE M-P., « Conséquences de la nature juridique de la biodiversité sur la réparation du dommage », in *Mélanges en l'honneur de G. WIEDERKEHR*, Paris, Dalloz, 2009, p. 89–98.
- CHARLES-LACOMBE B., « L'image des gens de mer dans la littérature narrative médiévale (XIIe, XIIIe et XIVe siècles). Du réalisme au fantastique », in *Pour une histoire du fait maritime. Sources et champ de recherche, ss dir. VILLAIN-GANDOSSI C. et RIETH E.*, Paris, CTHS, 2001 coll. «CTHS Histoire», p. 458.
- CHAZAL J.-P., « Réflexions épistémologiques sur le droit commun et les droits spéciaux », in *Liber amicorum Jean Calis-Auloy - Etudes de droit de la consommation*, Paris, Dalloz, 2004, p. 279.
- CUDENNEC A., « L'apport du cadre pénal communautaire à la prévention et à la réparation du dommage à l'environnement », in *La responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation*, Paris, Thèmes et commentaires, Actes, Dalloz, 2009, p. 395 et s.
- CUDENNEC A., « Le droit pénal et la mer : perspectives communautaires », in *Le droit pénal et la mer*, CUDENNEC A. (ss. dir.), Brest, PUR, 2006, p. 43–57.
- DE CET BERTIN C., « De l'appropriation des ressources des fonds marins », in *L'Union européenne et la mer. Vers une politique maritime de l'Union européenne?*, CUDENNEC A., GUEGUEN-HALLOUËT G. (ss. dir.), Brest, Pédone, 2007, p. 135–147.
- DELEBECQUE P., « Le droit maritime français à l'aube du XXIème siècle », in *Le droit privé à la fin du XXè siècle - Etudes offertes à Pierre Catala*, Paris, Litec, 2001.
- FABRE-MAGNAN M., « Post-face : pour une responsabilité écologique », in *Nomenclature des préjudices environnementaux*, Paris, LGDJ, 2012, p. 387.
- FORD R., « A History of Safety Cases », in *COLLOQUIUM DIGEST- IEE : Safety cases: getting there together*, vol. 114, Londres, Institution of Electrical Engineers, 1999, p. 13–35.
- GASKELL N., « Offshore Oil and Gas Catastrophes: Compensation for Offshore Pollution from Ships: Problems and Solutions », *International Law, Litigation and Arbitration Conference*, Federal Court, Sydney, 2011.
- GUIHEUX G., « Responsabilité pénale et réparation », in *Lamy responsabilité BRUN P. et PIERRE P. (ss dir.)*, Paris, Lamy.
- GUIHEUX G., « Objectivation de la responsabilité pénale », in *Lamy responsabilité, BRUN P. et PIERRE P (ss dir.)*, Paris, Lamy.
- HUSS M., « Status at IMO: Where are we heading with goal-based standards? », *Safedor - The Mid Term Conference*, Bruxelles, 2007.
- JAMBU-MERLIN R., « Le navire, hybride de meuble et d'immeuble? », in *Mélanges Flour*, Paris, Defrénois, 1979 coll. «Les Mélanges», p. 305–318.

- JENKINS V., « The Concept of Goal-Based Standards », *2nd International Conference on Light Weight Marine Structures*, Gothenburg, 2012.
- KOENIG G., « Karlene Roberts, l'exigence de fiabilité », in *Les grands auteurs en stratégie*, LOILIER T. et TELLIER A. (ss dir.), Paris, EMS, 2007.
- KOVAR R., « Les compétences internationales de la Communauté et des Etats membres à travers l'Acte Unique européen », in *Relations extérieures de la Communauté européenne et marché intérieur : aspects juridiques et fonctionnels : colloque 1986*, Bruxelles, Story et Scientia, 1986, p. 72.
- KONTOVAS C. A., PSARAFTIS H. N., ZACHARIADIS P., « The Two C's of the Risk-Based Approach to Goal Based Standards: Challenges and Caveats », *International Symposium on Maritime Safety, Security and Environmental Protection*, Athènes, 2007.
- LAROCHE H., « Karl E. Weick et les managers : advertance et jugement dans l'action managériale », in *Les défis du sensemaking en entreprise*, AUTISSIER D., BENSEBAA F., Paris (ss dir.), Economica, 2006, p. 97–110.
- LAVENUE J.J., « Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et des acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures », *5^{ème} Conférence Internationale de Droit Maritime*, Le Pirée, 2004.
- LEMAÎTRE A. J., « Moyen Âge et Temps modernes : l'ère du calcul », in *Pour une histoire culturelle du risque : genèse, évolution, actualité du concept dans les sociétés occidentales*, Strasbourg, Editions Histoire et anthropologie, 2004, p. 188.
- LUMBERS K., « The Human Contribution to Marine Casualties - trends observations and solutions », *IUMI Conference*, Amsterdam, 2013.
- MAINGUY D., « Le problème posé par le théorème de Coase, le droit de l'environnement et l'intérêt général environnemental », in *L'impact environnemental de la norme en milieu contraint. Exemples de droit colonial et analogies contemporaines*, DE MARIE E., TAURISSON MOURET D. (ss dir.), Paris, Victoires Editions, 2012 coll. «Dynamiques du droit», p. 108–126.
- MARTIN G. J., « Réflexions sur la définition du dommage à l'environnement : le dommage écologique pur », in *Droit et environnement*, Marseille, PUAM, 1995, p. 115.
- MOORE W. H., BEA R. G., « Human and Organizational in Operations of Marine Systems », in *Safety and Reliability*, vol. 2, Glasgow, JOMAE, 1993, p. 21–29.
- NDENDE M., « L'armement du navire », in *Droits maritimes*, BEURIER J.-P. (ss dir.), 2^{ème} éd., Paris, Dalloz, 2008 coll. «Dalloz Action», p. 1246.
- NDENDE M., « Le statut du navire », in *Droits maritimes*, BEURIER J.P. (ss dir.), Paris, Dalloz, 2008 coll. «Dalloz Action», p. 1246.
- NELSON H. E., « Performance Based Fire Safety », *Thirteenth Meeting of the UJNR, Panel on Fire Research and Safety*, vol. 1, Maryland, 1996, p. 389–400.

- NEYRET L. et J. MARTIN G. (ss dir.), *Nomenclature des préjudices environnementaux*, Paris, LGDJ, 2012.
- PARANCE B., « La réparation des préjudices liés au dommage environnemental », in *La nomenclature des préjudices environnementaux*, Paris, LGDJ, 2012, p. 287.
- POINGT P., « Le concept philosophique de responsabilité », in *Mer et responsabilité*, CUDENNEC A. et DE CET BERTIN C. (ss dir.), Brest, Pédone, 2009, p. 220.
- PSARAFTIS H.N., « Goal Based Standards and the “Safety-Level Approach” debate », *Mare Forum*, Athènes, 2006.
- QUENEUDEC J.-P., « La remise en cause du droit de la mer », in *Actualité du droit de la mer*, Colloque SFDI, Montpellier, Pédone, 1973, p. 9–47.
- SCAPEL C., « L’insécurité maritime : l’exemple de la pollution par les hydrocarbures », Aix-Marseille, 11 et 12 mai 2000, *Colloque Le droit face à l’exigence contemporaine de sécurité*, PUAM, 2000, p. 121, spéc. p. 142.
- SCHADEE R., « La mer comme mère du droit », in *Etudes offertes à René Rodière*, Paris, Dalloz, 1981, p. 513–518.
- SIMON D., « Commentaire du titre XVI Environnement », in *Commentaire article par article du traité sur l’Union Européenne sous la direction de Constantinesco V., Kovar R. et Simon D.*, Paris, Economica, 1995, p. 473–487.
- STEINER R., « Lessons of the Exxon Valdez for the Gulf of Finland », *International Seminar on Maritime Safety and Spill Response Capacity*, Kotka, Finlande, 2008.
- TASSEL Y., « Affrètements à temps », in *Droits maritimes*, BEURIER J.P. (ss dir.), Paris, Dalloz, 2008 coll. «Dalloz action», p. 361.
- TREBULLE F.-G., « Réflexions introductives » in *Les fonctions de la responsabilité environnementale : prévention, imputation, réparation*, CANS C., (ss dir.), Paris, Dalloz, 2009, pp. 3-4.
- VIALARD A., « La qualification juridique des engins de servitude portuaire », in *Etudes remises en l’honneur de Michel De JUGLART (Aspects actuels du droit privé en fin du 20e siècle)*, Paris, LGDJ, 1985.
- VIALARD A., « Le préjudice écologique pur. Variations maritimistes », in *Mélanges C. LAPOYADE-DECHAMPS*, Paris, PU Bordeaux, 2003, p. 283.
- WETTERSTEIN P., « P&I and Environmental Damage », in *P&I Insurance*, Gothenburg, Gothenburg Maritime Law Association, 1993, p. 115.
- WESTWOOD-BOOTH J., « IMO and Goal-Based Regulations », *Goal-based Damage Stability Workshop*, Glasgow, 2010.

ARTICLES

- ALLEN J., « A Global Oil Stain – Cleaning up International Conventions for Liability and Compensation for Oil Exploration/Production », *A&NZ Mar LJ*, no. 25, 2011, pp. 90–107.
- ARRADON F., « Contribution aux réflexions sur les mesures nécessaires pour éviter de futures catastrophes », *DMF 2000*, 607.
- BALIBAR F., DURING E. (ss. dir.), « Sciences dures? », *Critique*, n° 661-662, 2002, p. 157.
- BARBIER M., « La notion de Jus Gentium chez Vitoria », *Bibliothèque d'Humanisme et Renaissance*, Tome 69, n° 1, 2007, p. 7–19.
- BARIL J., « Droit d'accès à l'information environnementale : pierre d'assise du développement durable », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, n° Hors-série 6, 2009, [en ligne] <<http://vertigo.revues.org/8931> ; DOI : 10.4000/vertigo.8931>.
- BAUMARD P., STARBUCK W. H., « Learning from failures: Why it may not happen », *Long Range Planning*, vol. 38, n° 3, 2005, pp. 1–18.
- BELLOC G., « Note sur la croissance du merlu. Variations ethniques et sexuelles », *Revue des travaux de l'Office scientifique & technique des pêches maritimes*, vol. 14 à 17, 1948, p. 40.
- BELLORD C., « Le rapport “pour la réparation du préjudice écologique” source d'insécurité juridique », *DMF 2014*, 755.
- BERTRAND E., DESTAIS C., « Le « théorème de Coase », une réflexion sur les fondements microéconomiques de l'intervention publique », *Reflets et perspectives de la vie économique*, Tome XLI, 2002, pp. 111–124.
- BINET L., « Le droit comme système social ou la méthode systémique appliquée au droit », *Les Cahiers de droit*, vol. 32, no. 2, 1991, p. 439–456.
- BLONDEEL J., « La Common Law et le droit civil », *Revue internationale de droit comparé*, vol. 3, n° 4, 1951, pp. 585–598.
- BONASSIES P., « Affaire Erika : Et si les victimes avaient agi devant les juridictions civiles. », *DMF 2014*, 755.
- BONASSIES P., « Le droit positif en 1992 », *DMF 1993*, 523.
- BONASSIES P., « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », *DMF 1993*, 524.
- BONASSIES P., « Sur l'Erika ou “avant qu'il ne soit trop tard” », *DMF 2012*, 736.
- BOURG D., WHITESIDE K. H., « Précaution : un principe problématique mais nécessaire », *Le Débat*, n° 129, 2004, pp. 153–174.

- BUGLASS L. J., « Limitation of liability from a marine insurance viewpoint », *Tulane Law Review*, 1979, p. 1265, spéc. p. 1393.
- CAMERON J., « Défi en eaux profondes », *National Geographic*, vol. 28.6, n° 165, 2013, pp. 40–53.
- CAMPROUX-DUFFRENE M-P., « Pour l’inscription dans le Code civil d’une responsabilité civile environnementale », *Environnement et développement durable*, n° 7, 2012, p. 39.
- CANNON M., EDMONSON A., « Failing to learn and learning to fail (Intelligently) », *Long Range Planning*, n° 38 (3), 2005, pp. 299-319.
- CASTETS-RENARD C., « La pénalisation du droit communautaire de l’environnement », *LPA*, n° 151, 2008, p. 7.
- CHABAS F., « Commentaire de la loi du 5 juillet 1985, «tendant à l’amélioration de la situation des victimes d’accidents de la circulation et à l’accélération des procédures d’indemnisation» », *JCP 1985, I*, 3205.
- CHARBONNEAU S., « Le nécessaire et inacceptable retour d’expérience », *Préventique Sécurité*, n° 62, 2002, p. 48.
- CHAUVEAU P., « Quelques réflexions sur la limitation de la responsabilité de l’armateur », *ADMA*, 1975, p. 13.
- CLEMENT J.-N., « L’agrément d’une association de défense de l’environnement lui confère-t-il un intérêt à agir devant le juge judiciaire? », *BDEI*, n° 2, 1998, p. 16.
- CLOSTERMANN J.-P., « L’homme au coeur de la sécurité maritime. Gestion des ressources à la passerelle », *La Revue Maritime*, n° 489, 2010, pp. 22–27.
- COASE R. H., « The Problem of Social Cost », *Journal of Law and Economics*, vol. III, 1960, pp. 1–44.
- CUDENNEC A., « Commentaire de l’arrêt de la CJCE 23 octobre 2007, aff. C-440/05, Commission c/ Conseil : la confirmation de la compétence de la Communauté européenne pour agir au plan pénal », *DMF 2008*, 690.
- DE JUGLART M., « Droit commun et droit maritime », *DMF 1986*, p. 259.
- DE JUGLART M., « Le particularisme du droit maritime », *D. 1959, chron. p. 183*.
- DECLERCQ J.P., « Transport par mer des marchandises dangereuses, réflexions sur les textes et les réalités suite à des pertes en mer de conteneurs par différents navires durant l’hiver 1993/1994 », *ADMA*, 1995, p. 113.
- DELEBECQUE P., « Aspects civils de l’arrêt Erika », *DMF 2010*, 719.
- DELEBECQUE P., « Européanisation et internationalisation des sources du droit : l’exemple du droit maritime », *RJCom*, no. 4, 2012, p. 5–11.

- DELEBECQUE P., « La codification du droit des transports dans le domaine maritime : les modifications introduites par la codification sont-elles opportunes?, compte-rendu AG de l'AFDM », *DMF 2011*, 722.
- DELEBECQUE P., « Responsabilité et indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à propos de la catastrophe de l'Erika », *JCP G 2000, Actualités*, n°4, pp. 125-127.
- DEMICHEL A., « Le droit pénal en marche arrière », *D. 1995*, pp. 213-216.
- DESNOËS Y., « La "e-navigation" : le futur de la navigation maritime », *La Revue Maritime*, n° 489, 2010, pp. 94-99.
- DEVANNEY J., « Uses and Abuses of Ship Casualty Data », *Center for Tankship Excellence*, [en ligne] <<http://www.c4tx.org>>.
- DIONNE G., LEBEAU M., « Le calcul de la valeur statistique d'une vie humaine », *L'actualité économique*, vol. 86, n° 4, 2010, pp. 487-530.
- DREYER E., « La médiation pénale, objet juridique mal identifié », *JCP G 2008, I*, n° 131, pp. 21-26.
- DU PONTAVICE E., « Les rayons et les ombres des Protocoles de 1984 », *ERM*, n° 2, 1987, p. 117-134.
- DU PONTAVICE et CORDIER P., « Autres bâtiments de mer », *Jurisclasseur, fascicule 1050*.
- DUJARDIN B., FAYE F., « Finalité du navire du futur », *La Revue Maritime*, n° 493, 2012, pp. 100-107.
- DUPUY P.-M., « La contribution du principe de non-discrimination à l'élaboration du droit international de l'environnement », *Revue québécoise de droit international*, vol. 7, n° 2, 1992, pp. 135-144.
- DURRY G., « Tout le préjudice mais rien que le préjudice, in Le préjudice, Question choisies », *Resp. civ. et assur.*, 1998, pp. 32-55.
- DUTHEIL DE LA ROCHERE J., « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, vol. 22, 1976, pp. 434-473.
- ELLIOT D., SMITH D. et MCGUINNESS M., « Exploring the failure to learn: crises and the barriers to learning », *Review of Business*, 21(3), 2000, pp. 17-24.
- EPSTEIN A.-S., « Présentation de la nomenclature des préjudices réparables en cas d'atteintes à l'environnement », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série n° 8, [en ligne] <<http://vertigo.revues.org/10166>>.
- EWALD F., « Philosophie de la précaution », *L'année sociologique*, vol. 46, n° 2, 1996, pp. 383-412.

- FRAWLEY N. H, SHARPE W. M., JOY J. L., « The Origins of the CMLA Draft Convention on Offshore Units, Artificial Islands and Related Structures Used in the Exploration for and Exploitation of Petroleum and Seabed Mineral Ressources », *CMI News Letter*, n° 1, 2004, pp. 1–3, [en ligne] <<http://comitemaritime.org/Uploads/Newsletters/2004/Binder1.pdf>>.
- GARBARINO S. et al., « Professional shift-work drivers who adopt prophylactic naps can reduce the risk of car accidents during Night work », *Sleep and Biological Rythms*, vol. 27, n° 7, 2004, pp. 1295–1302.
- GAUCI G., « Limitation of liability in maritime law, an anachronisme? », *Marine Policy*, vol. 19, n° 1, 1995, pp. 65–74.
- GRARD L., « Responsabilité en cas de rejets polluants accidentels », *Revue des droits des transports*, n° 9, 2008, Comm. 174.
- GRELLET L., « Sommes-nous armés eu Europe face à un accident majeur d'installations pétrolières ou gazières en mer? », *DMF 2012*, 734.
- GRANDPIERRE V., « L'Orient ancien: Mythes et histoire », *Documentation photographique*, n° 8026, 2002, pp. 1–15.
- GUARIN L., KONVESSIS D., VASSALOS D., « Safety level of damaged RoPax ships : Risk modelling and cost-effectiveness analysis », *Ocean Engineering*, vol. 36, 2009, pp. 941–952.
- HADJISOPHOCLEOUS V., BENICHOU NOUREDDINE, « Performance criteria used in fire safety design », *Automation in Construction*, n° 8, 1999, pp. 489–501.
- HARRIS C., « The Sea Empress Incident: Overview and Response at Sea », in *Proceedings of 1997 Oil Spill Conference*, Washington D.C., American Petroleum Institute, 1997, pp. 177–184.
- HARTOG F., « Introduction : Histoire ancienne et histoire », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, n° 5-6, 1982, pp. 687–696.
- HETHERINGTON S., « L'avenir du Comité Maritime International », *DMF 2013*, 744.
- HOPPE H., « Goal-Based Standards – A new approach to the International Regulation of Ship Construction », *WMU Journal of Maritime Affairs*, vol. 4, n° 2, 2005, pp. 169–180.
- HUARD P., WONG M., « Les enquêtes scientifiques françaises et l'exploration du monde exotique aux XVIIe et XVIIIe siècles », *Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient*, Tome 52, 1964, pp. 143–155.
- HUGLO C., « Affaire de l'Erika... encore et au-delà... », *Environnement et développement durable*, n° 6, 2012, p. 1.
- HUGLO C., « La dramatique marée noire du Golfe du Mexique ou comment en tirer les première leçons juridiques », *Environnement et Développement durable*, n° 7, 2010, pp. 1–2.

- IOVANE M., « La participation de la société civile à l'élaboration et à l'application du droit international de l'environnement », *RGDIP*, Tome CXII, 2008, pp. 465–517.
- JAMBU-MERLIN O., « Quelques réflexions sur le vetting des navires-citernes (I) », *Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris*, n° 11, 2006, pp. 5–6.
- JAMBU-MERLIN O., « Quelques réflexions sur le vetting des navires-citernes (II) », *Gazette de la Chambre arbitrale maritime de Paris*, n° 12, 2006, pp. 6–7.
- JANBON L., « Les lieux de refuge », *DMF 2003*, 634.
- JAWORSKI V., « L'Union européenne et la protection de l'environnement », note sous la directive du 19 novembre 2008, *Revue Environnement*, n° 4, 2009, pp. 23-25.
- JAWORSKI V., « La réponse pénale au dommage écologique causé par les marées noires », *RJE n° 2009, n° 1*, pp. 17–25.
- JOHNSON D. H. N., « IMCO: The First Four Years (1959-1962) », *The International and Comparative Law Quarterly*, n° 12, 1963, pp. 36–55.
- JOURDAIN P., « Comment traiter le dommage potentiel ? », *RCA*, n° 3, mars 2010, dossier 11.
- KAHNEMAN D., TVERSKY A., « Prospect Theory: An Analysis of Decision under Risk », *Econometrica*, vol. 47, n° 2, 1979, pp. 263–291.
- KASPI A., « Jean Monnet », *Politique étrangère*, n° 1, 1986, pp. 67–73.
- KENDE C., « La Cour Suprême des États-Unis statue dans l'affaire Exxon Valdez : Regard sur les « punitive damages » et le droit maritime américain », *DMF 2008*, 698.
- KOLB R., « Mondialisation et droit international », *Relations internationales*, n° 123, 2005, pp. 69–86.
- KONTOVAS C. A., PSARAFTIS H. N., « Formal Safety Assessment: A Critical Review », *Marine Technology & SNAME News*, vol. 46, n° 1, 2009, pp. 45–59.
- LACROIX D., FOUQUET Y., « Les ressources minérales marines profondes. Perspectives à l'horizon 2030 et enjeux pour la France », *Futuribles*, n° 377, 2011, pp. 19–38.
- LAFFOUCRIERE F., « La criminalisation du pilote », *JMM*, n° 4672, 2009, p. 18–19
- LAMBERT-FAIVRE Y., « L'éthique de la responsabilité », *RTD civ.*, 1998, pp. 1-22.
- LE LANNOU M., « Les transports maritimes : réalités et perspectives », *Revue géographique de Lyon*, vol. 39, n° 4, 1964, pp. 217.
- LE PENSEC L., PINON H., « Age et durée de vie des navires », *La Revue Maritime*, n° 481, 2008, pp. 8–12.
- LEPLAT J., « Travaux récents de “technologie humaine” (human engineering) », *L'année psychologique*, vol. 53, n°2, 1953, pp. 517–537.

- LEVESON N., « The Use of Safety Cases in Certification and Regulation », *Journal of System Safety*, 2011, Vol. 47, n° 6, Fredericksburg, pp. 1-11, [en ligne] <http://www.system-safety.org/ejss/past/novdec2011ejss/spotlight1_p1.php>.
- LEWIN A., « La coordination au sein des Nations Unies : mission impossible? », *AFDI*, vol. 29, 1983, pp. 9–22.
- LEWIN A., « Le groupe de Genève et les budgets de la famille des Nations Unies : vingt années d’efforts pour aboutir à la croissance zéro », *AFDI*, 1984, pp. 637–648.
- LONDON C., « Droit pénal : compétence nationale exclusive ou partagée? », *BDEI*, n° 2, 2006, pp. 54.
- MAGRASSI DE SA J., « A organizacão intergovernamental consultativa de navegacão », *Revista brasileira de politica internacional*, vol. 1, n° 1, 1958, pp. 76–97.
- MARCHAND M., « Les pollutions marines accidentelles. Au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer. », *Responsabilité et environnement (Annales des Mines)*, 2003, pp. 86–92.
- MARCHEGAY J., « Le statut international de la marine marchande », *JMM*, 1956, p. 1595.
- MARTIN G. J., « Précaution et évolution du droit », *D.* 1995, pp. 299–306.
- MAZAU M., « L’homme, agent de fiabilité faillible », *Performances Humaines et Techniques*, n° 66, 1993, pp. 24–29.
- MCDONALD E., CATES J. M., « Toward a world maritime organization », *Department of State Publication: International Organization and Conference Series*, vol. 3196, 1948, pp. 16.
- McLAREN J. P. S., « The Common Law Nuisance Actions And The Environmental Battle - Well-Tempered Swords Or Broken Reeds », *Hosgoode Hall Law Journal*, vol. 10, n° 3, 1972, pp. 505–561.
- MEMLOUK M., « Préjudice écologique “pur” : du mirage à l’impasse », *BDEI*, n° 6, 2008, pp. 33.
- MERLE M., « Le contrôle exercé par les organisations internationales sur les activités des Etats membres. », *AFDI*, vol. 5, 1959, pp. 411.
- MICHEL V., « Droit pénal communautaire : le dragon aux pieds d’argile terrassé ? CJCE, 13 septembre 2005, Commission contre Conseil, aff. C-176/03 », *Petites Affiches*, n° 79, 2006, pp. 4.
- MIRIBEL S., « Collision en mer entre deux jet-skis : Application du régime de l’abordage. Le jet-ski est-il pour autant un navire? », *DMF 2012*, 741.
- MOCKLE D., « La gouvernance publique et le droit », *Les Cahiers de droit*, vol. 47, n° 1, 2006, pp. 89–165.

- MONTAS A., « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *DMF* 2008, 691.
- MONTEIRO E., « Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de responsabilité maritime », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-Série n° 8, [en ligne] <<http://vertigo.revues.org/10184>>.
- MORABITO M., CHARBONNEL N., « Le statut juridique des rivages de la mer : droit romain et glossateurs », *Revue historique de Droit*, 1987, pp. 23–44.
- MOREL G., AMALBERTI R., CHAUVIN C., « Articulating the Differences Between Safety and Resilience: The Decision-Making Process of Professional Sea-Fishing Skippers », *Human Factors*, vol. 50, n° 1, 2008, pp. 1–16.
- Nations Unies, « Fragmentation du droit international : difficultés découlant de la diversification et de l'expansion du droit international », *Annuaire de La Commission du Droit International*, 2002, vol. 2, 2009, pp. 102–104.
- NDENDE M., « Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime », *DMF* 2006, 668.
- NEYRET L., « De l'approche extensive de la responsabilité pénale dans l'affaire Erika », *Environnement et développement durable*, n° 11, 2010, pp. 11–14.
- NEYRET L., « L'affaire Erika : moteur d'évolution des responsabilités civile et pénale », *D. 2010*, pp. 2238-2245.
- NEYRET L., « L'extension de la responsabilité civile en droit de l'environnement », *RCA*, n° 5, Dossier 29, 2013, pp. 33-37.
- NEYRET L., « La réparation des atteintes à l'environnement par le juge judiciaire », *D. 2008*, pp. 170-178.
- NEYRET L., « Naufrage de l'Erika : vers un droit commun de la réparation des atteintes à l'environnement », *D. 2008*, pp. 2681-2689.
- NIPPOL I., « Le développement historique du droit international depuis le Congrès de Vienne », *R.C.A.D.I., 1924-I, vol. 2*, pp. 5–120.
- ODIER F., « Une nouvelle étape dans le développement de la sécurité maritime - Les leçons de l'Erika », *Annuaire du droit de la mer*, 1999, pp. 179–189.
- OMI, « IMO 1948-1998: a process of change », *Focus on IMO*, 1998, pp. 17.
- OST F., « La responsabilité, fil d'Ariane du droit de l'environnement », *Droit et Société*, n° 30/31, 1995, pp. 281–322, spéc. p. 283.
- PADWA D. J., « The curriculum of IMCO », *International Organization*, vol. 14, 1960, pp. 524–547.
- PARANCE B., « Réflexions sur une clarification du rôle des parties au procès environnemental », *Environnement et développement durable*, n° 7, 2012, pp. 46-49.

- PATTE-CORNELL M. E., « Risk Analysis and Risk Management for Offshore Platforms : Lessons from the Piper Alpha Accident », *Journal for Offshore and Mechanics and Arctic Engineering*, vol. 115, 1993, pp. 179–190.
- PAUCHANT T.C., ROUX-DUFORT N., « La gestion des crises et de la contre-production : votre entreprise est-elle apprenante? », *Revue Internationale de Gestion*, vol. 4, n°19, 1994, pp. 35–47.
- PEPLOWSKA Z., « What is a ship? The Policy of the International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage : the effect of the Greek Supreme Court judgment in the Slops case », *Aegean Review Law Sea*, 2009, pp. 157-164.
- PISSALOUX J. L., « La démocratie participative dans le domaine environnemental in La Démocratie administrative », *RFAP*, n° 137-138, 2011, pp. 123–137.
- PITTARD Y., « La recevabilité des recours des associations après la loi ENL », *AJDA*, 2008, pp. 54.
- POTTER P. B., « Développement de l'organisation internationale (1815-1914) », *R.C.A.D.I., 1938-II*, vol. 64, pp. 75–155.
- PSARAFTIS H. N., « Formal Safety Assessment: an updated review », *Journal of Marine Science and Technology*, vol. 17, n° 3, 2012, pp. 390–402.
- PSARAFTIS H.N., « Maritime Safety in the Post-Prestige Era », *Marine Technology & SNAME News*, vol. 43, n° 2, 2006, pp. 85–90.
- PSARAFTIS H.N., « Maritime Safety: To Be or Not to Be Proactive », *WMU Journal of Maritime Affairs*, n° 1, 2002, pp. 3–16.
- QUENEUDEC J.-P., « L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », *AFDI*, 1968, pp. 701–718.
- RAFTOPOULOS E., « Sustainable Governance of Offshore Oil and Gas Development in the Mediterranean: Revitalizing the Dormant Mediterranean Offshore Protocol », *Mepielan Centre*, 2010, Athènes, [en ligne] <<http://www.mepielan-ebulletin.gr/default.aspx?pid=18&CategoryId=4&ArticleId=29&Article=Sustainable-Gouvernance-of-Offshore-Oil-and-Gas-Development-in-the-Mediterranean:-Revitalizing-the-Dormant-Mediterranean-Offshore-Protocol>>.
- REBEYROL V., « Où en est la réparation du préjudice écologique? », *D. 2010*, pp. 1804-1812.
- RÈMOND-GOUILLOUD M., « Pollution accidentelle et responsabilités », *DMF 2010*, 717.
- RÈMOND-GOUILLOUD M., « Quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer », *DMF 1977*, 675.
- ROBERT J.-H., « Dépénalisations saupoudrées », *Dr. sociétés*, 2003, *chron. 11*.
- ROBERT K., BEA R., « Must accidents happen? Lesson from High Reliability Organization », *Academy of Management Executive*, vol. 15, n° 3, 2001, pp. 70–113.

- ROBERTS K., « Managing High Reliability Organizations », *California management review*, 1990, pp. 101–113.
- RODIERE R., « Navire et navigation maritime », *DMF* 1975, p. 323.
- ROETS D., « Les sanctions pénales en droit de l'environnement sont-elles utiles? », *Rev. dr. rur.*, n° 205, 1992, pp. 323 et suiv.
- ROUX DUFORT C., « Apprendre des crises. Entre statu quo et transformation. », *Sciences de la Société*, n° 44, 1998, p. 165–182.
- ROUX-DUFORT C., « Le naufrage du car-ferry “Herald of Free Enterprise”. Une crise à double visage. », *Annales des Mines*, 1999, pp. 90–100.
- RYFMAN P., « “Organisations internationales et organisations non gouvernementales : partenaires, concurrentes ou adversaires?” in La crise des organisations internationales », *Cahiers français*, n° 302, 2001, pp. 18-29.
- ROUSSEAU F., « Réflexion sur la répression civile des atteintes à l'environnement. A propos du rapport remis au garde des Sceaux le 17 septembre 2013 relatif à la réparation du préjudice écologique », *Environnement et développement durable*, n° 3, 2014, pp. 13–18.
- SALEILLES R., « Le risque professionnel dans le Code civil », *La réforme sociale*, Séance du 14 février 1898, pp. 634–649.
- SAMPER C., « Argumentaire pour l'application de la systémique au droit », *Arch. phil. droit*, n° 43, 1999, pp. 327–348.
- SCHNEIDER A., « Réparation et répression : histoire d'une transformation des besoins par la notion de risque », *LPA*, n° n° 123, 1999, pp. 13-20.
- Secrétariat de la Commission du droit international, « Régimes de responsabilité ayant trait au sujet « Responsabilité internationale pour les conséquences préjudiciables découlant d'activités qui ne sont pas interdites par le droit international » », *Annuaire de la Commission du droit international - Nations Unies*, vol. II(1), n° A/CN.4/468, 1995, pp. 67–136.
- SERRET P., ALAVAREZ-SALGADO X.A., BODE A., « Spain earth scientists and the oil spill », 2003, *Science* 299 (5606), p. 511.
- SIMON P., « La pénalisation du droit est-elle efficace en matière de pollution marine? », *DMF* 2004, 645.
- SIMON P., « Le jugement Erika met-il à mal le droit maritime ? », *DMF* 2008, 695.
- TANCELIN M., « L'environnement et la responsabilité civile délictuelle en “common law” canadienne », *McGILL LAW JOURNAL*, vol. 23, 1977, pp. 163–188.
- VIAL C., « Lutte contre la pollution par les navires : les doutes sur la directive 2005/35/CE sont levés », *Environnement*, n° 8, 2008, pp. 38 et suiv.

- VIALARD A., « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures? », *DMF* 2003, 637.
- VOELCKEL M., « La mutation juridique du milieu marin », *RDN*, 1969, pp. 794-810.
- WANG J., « Offshore safety case approach and formal safety assessment of ships », *Journal of Safety Research*, n° 33, 2002, pp. 81–115.
- WANG, J., RUXTON, T., « A Review of Safety Analysis Methods Applied to the Design Process of Large Engineering Products », *Journal of Engineering Design*, n° 8(2), 1997, pp. 131–152.
- WEICK K.E., ROBERT K.H., « Collective mind and organizational reliability : The case of flight operations on an aircraft carrier deck », *Administrative Science Quarterly*, pp. 38, 1993, pp. 3357–381.

CONVENTIONS INTERNATIONALES

- Société des Nations, « Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance », 25 août 1924, *Recueil des Traités*, volume CXX, n° 2764.
- Nations Unies, « Convention pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures », 26 juillet 1958, *Recueil des Traités*, volume 327, n° 4714.
- Nations Unies, « Protocole portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance », 23 février 1968, *Recueil des Traités*, volume 1412, n° 23643.
- Nations Unies, « Convention de Vienne sur le droit des traités », 23 mai 1969, *Recueil des Traités*, volume 1155, n° 18232.
- Nations Unies, « Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures », 29 novembre 1969, *Recueil des traités*, volume 970, n° I-14049.
- Nations Unies, « Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », 29 novembre 1969, *Recueil des Traités*, volume 973, n° I-14097.
- Nations Unies, « Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », 18 décembre 1971, *Recueil des Traités*, volume n° 973, I-17146.
- Nations Unies, « Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs », 15 février 1972, *Recueil des Traités*, volume 932, n° I-13269.
- Nations Unies, « Règlement international pour prévenir les abordages en mer », 20 octobre 1972, *Recueil des Traités*, volume 2048, n° 15824.
- Nations Unies, « Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel », 16 novembre 1972, *Recueil des Traités*, volume 1037, n° I-15511.
- Nations Unies, « Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets », 29 décembre 1972, *Recueil des traités*, volume 2533, n° 45203.
- Nations Unies, « Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires », 2 novembre 1973, *Recueil des traités*, volume 1340, n° 22484.
- « Convention nordique sur la protection de l'environnement, Sotckholm », 19 février 1974, *EMuT*, 974: 14.
- « Convention pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique, Helsinki », 22 mars 1974, *EMuT*, 974 : 23.

« Convention pour la prévention de la pollution marine d'origine tellurique », 4 juin 1974, *EMuT*, 974 : 43.

Nations Unies, « Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer », 1^{er} novembre 1974, *Recueil des Traités*, volume 2035, n° 18961.

Nations Unies, « Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution », 16 février 1976, *Recueil des traités*, volume 1102, n° I-16908.

Nations Unies, « Déclaration de la Conférence des Nations unies sur l'environnement, Stockholm », 16 juin 1976, *U.N.A./CONF. 1-14, 1972*.

Nations Unies, « Convention sur la responsabilité en matière de créances maritimes », 19 novembre 1976, *Recueil des traités*, volume 1456, n° I-24635.

Nations Unies, « Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires », 17 février 1978, *Recueil des Traités*, volume 1340, n° 22484.

Nations Unies, « Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer », 31 mars 1978, *Recueil des Traités*, volume 695, n° 29215.

Nations Unies, « Convention Search and Rescue », 27 avril 1979, *Recueil des traités*, volume 2061 n° 23489.

Nations Unies, « Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », 10 décembre 1982, *Recueil des Traités*, volume 1834, n° 31363.

Nations Unies, « Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille », 11 juillet 1984, *Recueil des Traités*, volume 1361, n° I-23001.

Nations Unies, « Convention concernant le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et leur élimination », 22 mars 1989, *Recueil des Traités*, volume 1673, n° 28911.

Nations Unies, « Convention internationale sur l'assistance », 28 avril 1989, *Recueil des Traités*, volume 2061, n° 33479.

Nations Unies, « Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures », 30 novembre 1990, *Recueil des traités*, volume 1891, n° I-32194.

Nations Unies, « Convention sur la protection de l'environnement marin de la région de la mer Baltique », 9 avril 1992, *Recueil des traités*, volume 2099, n° 36495.

Nations Unies, « Convention-cadre sur les changements climatiques », 9 mai 1992, *Recueil des Traités*, volume 1771, n° 30822.

Nations Unies, « Convention sur la diversité biologique », 5 juin 1992, *Recueil des Traités*, volume 1760, n° 30619.

Nations Unies, « Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est », 22 septembre 1992, *Recueil des traités*, volume 2354, n° I-42279.

Nations Unies, « Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », 27 novembre 1992, *Recueil des Traités*, volume 2061, n° A-17146.

Nations Unies, « Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », 27 novembre 1992, *Recueil des Traités*, volume 2048, n° 14097.

Nations Unies, « Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et son sous-sol, Madrid », 14 octobre 1994, *EMuT*, 976 : 13/E.

Nations Unies, « Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques », 11 décembre 1997, *Recueil des Traités*, volume 2302, n° 30822.

RÉSOLUTIONS ET CIRCULAIRES DE L'OMI

- OMCI, « Résolution A.31(II) : Adoption des règles d'admission au statut consultatif des organisations non gouvernementales », 13 avril 1961.
- OMCI, « Résolution 1296 (XLIV) du Conseil économique et social concernant les dispositions relatives aux consultations avec les organisations non gouvernementales », 23 mai 1968.
- OMI, « Résolution A.726 (17) : Répartition des dépenses entre les Etats membres et amendements au Règlement intérieur de l'Assemblée », 1^{er} novembre 1991.
- OMI, « MSC 62/24/3: UK Submission to the Maritime Safety Committee. Formal Safety Assessment », 2 mars 1993.
- OMI, « Résolution A.772(18) : Prise en compte des facteurs de fatigue sur le plan des effectifs et de la sécurité », 4 novembre 1993.
- OMI, « MSC 65/15/1 : Rôle de l'élément humain dans les accidents maritimes », 10 février 1995.
- OMI, « Résolution A.787(19): Procedures for Port State Control », 23 novembre 1995.
- OMI, « FSI 4/WP : Rapport du groupe de travail sur les statistiques d'accident et les enquêtes sur les accidents », 19 mars 1996.
- OMI, « MSC 67/12/3 : Taxinomie relative à l'élément humain », 12 septembre 1996.
- OMI, « MSC/Circ. 813-MEPC/Circ. 330: List of human element common terms », 23 juin 1997.
- OMI, « MSC/Circ. 829-MEPC/Circ. 335: Directives intérimaires pour l'application de l'évaluation formelle de sécurité (FSA) au processus d'élaboration de règles de l'OMI », 4 août 1997.
- OMI, « Résolution A.850(20) : Optique, principes et objectifs concernant l'élément humain », 27 novembre 1997.
- OMI, « MSC 69/14/6: Norway and ICCL Submission to the Maritime Safety Committee. Formal Safety Assessment of Helicopter on Passenger Ships », 6 mars 1998.
- OMI, « MSC 74/5/4: Bulk Carrier Safety - Formal Safety Assessment Fore-end watertight
OMI, « Résolution A.882(21): Amendments to the procedure for port state control », 25 novembre 1999.
- OMI, « Résolution A.890(21): Principles of safe manning and safety », 25 novembre 1999.
- OMI, « MSC/Circ. 1014: Guidance on fatigue mitigation and reduction », 12 juin 2001.

- OMI, « MSC 75/5/2: Bulk Carrier Safety - Report on FSA Study on Bulk Carrier Safety Submitted by Japan », 12 février 2002.
- OMI, « MSC/Circ. 1023-MEPC/Circ. 392 : Directives pour l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) à utiliser dans le cadre du processus de l'élaboration de règles de l'OMI », 5 avril 2002.
- OMI, « MSC/Circ. 1022-MEPC/Circ. 391 : Conseils sur l'utilisation du processus d'analyse de l'élément humain (HEAP) et de l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) dans le cadre du processus d'élaboration des règles de l'OMI », 16 mai 2002.
- OMI, « MSC 76/5/5: Bulk Carrier Safety - International Collaborative FSA Study - Final Report Submitted by the United Kingdom », 13 septembre 2002.
- OMI, « Résolution A.949(23): Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance », 5 décembre 2003.
- OMI, « Résolution A.955(23): Amendments to the principles of safe manning », 5 décembre 2003.
- OMI, « MSC 78/6/2: Goal-based new ship construction standards (Bahamas/Greece/IACS) », 5 février 2004.
- OMI, « MSC 78/Inf.6: Bulk Carrier Safety - Comparative FSA study on single- and double-side skin bulk carriers », 6 février 2004.
- OMI, « MSC 78/5/1: Bulk Carrier Safety - Comparative Study of Single and Double Side Skin Bulk Carriers Submitted by Greece », 20 février 2004.
- OMI, « Résolution A.23(944): Strategic Plan of the Organization (for the six year period 2004 to 2010) », 18 mars 2004.
- OMI, « MSC 78/26: Report of the Maritime Safety Committee on its seventy-eighth session », 28 mai 2004.
- OMI, « MSC 80/24 : Report of the Maritime Safety Comitee on its Eightieth Session », 24 mai 2005.
- OMI, « MSC 80/WP.9: Formal Safety Assessment - Report of the Working Group », 17 mai 2005.
- OMI, « MSC 81/Inf.4: Goal-Based New Ship Construction Standards - Announcement of a workshop to promote the understanding of the "safety level approach" (risk-based approach) - Submitted by Denmark, Germany, Japan, Norway, Sweden and the United Kingdom », 13 janvier 2006.
- OMI, « MSC 81/25: Report of the Marine Safety Committee on its Eighty-first Session », 24 mai 2006.
- OMI, « MSC 82/WP.5: Goal-based new ship construction standards – Report of the Working Group », 6 décembre 2006.

- OMI, « MSC 83/INF.2 : Texte consolidé des directives pour l'évaluation formelle de la sécurité (FSA) à utiliser dans le cadre du processus de l'élaboration de règles de l'OMI (MSC/Circ.1023–MEPC/Circ.392) », 14 mai 2007.
- OMI, « Résolution A.997(25): Survey guidelines under the harmonized system of survey and certification », 29 novembre 2007.
- OMI, « Résolution A.1011(26) : Plan stratégique de l'Organisation (pour la période 2010-2015) », 26 novembre 2009.
- OMI, « Résolution A.1023(26) : Recueil des règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large », 2 décembre 2009.
- OMI, « MSC.296(87): Adoption of the Guidelines for Verification of Conformity with Goal-Based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers », 20 mai 2010.
- OMI, « MSC.290(87): Adoption of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended », 21 mai 2010.
- OMI, « MSC 87/WP.4: Annex 5 - Proposed Timetable and Schedule of Activities for the Implementation of the Verification GBS Scheme », 25 mai 2010.
- OMI, « Résolution A.1037(27) : Plan stratégique de l'Organisation (pour la période 2012-2017) », 22 novembre 2011.
- OMI, « Résolution A.1059(27) : Relations avec les organisations non gouvernementales », 30 novembre 2011.

DROIT COMMUNAUTAIRE

- JOCE n° L 175, « Directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement », pp. 40–48.
- JOCE n° L 158, « Directive 90/313/CEE du Conseil du 7 juin 1990 concernant la liberté d'accès à l'information en matière d'environnement », pp. 56–58.
- JOCE n° L 228, « Directive 92/49/CEE du Conseil, du 18 juin 1992, portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant l'assurance directe autre que l'assurance sur la vie et modifiant les directives 73/239/CEE et 88/357/CEE (troisième directive «assurance non vie») », pp. 1–23.
- JOCE n° L 348, « Directive 92/91/CEE du Conseil, du 3 novembre 1992, concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs des industries extractives par forage, modifiée par la directive 2007/30/CE, du 20 juin 2007 », pp. 9–24.
- JOCE n° L 100, « Directive 94/9/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 mars 1994, concernant le rapprochement des législations des Etats membres pour les appareils et les systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphères explosibles, modifiée par le règlement (CE) 1882/2003, du 29 septembre 2003 », pp. 1–29.
- JOCE n° L 164, « Directive 94/22 CEE du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 1994 relative aux conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospector, d'explorer et d'extraire des hydrocarbures », pp. 3–8.
- JOCE n° L 319, « Directive 94/57/CE du Conseil, du 22 novembre 1994, établissant les règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes », pp. 20–27.
- JOCE n° L 73, « Décision 94/157/CE du Conseil relative à la conclusion, au nom de la Communauté, de la convention sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique (convention d'Helsinki révisée de 1992) », p. 19.
- JOCE n° L 157, « Directive 95/21/CE du Conseil 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires », pp. 1–19.
- JOCE n° L 12, « Règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (Bruxelles I) », pp. 1–23.
- JOCE n° L 208, « Règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2002, instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime », pp. 1–9.

- JOCE n° L 208, « Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2002, relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information », pp. 10–27.
- JOCE n° L 324, « Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires », pp. 53–58.
- JOCE n° L 029, « Décision-cadre 2003/80/JAI du Conseil du 27 janvier 2003 relative à la protection de l'environnement par le droit pénal », pp. 55–58.
- JOCE n° L 143, « Directive 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 », pp. 56–75.
- JOCE n° L 255, « 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 », pp. 11–21.
- JOUE n° L 199 « Règlement (CE) n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles («Rome II») », pp. 40–49.
- JOUE n° L 314, « Décision 2007/779/CE, Euratom du Conseil, du 8 novembre 2007, instituant un mécanisme communautaire de protection civile », pp. 9–19.
- JOUE n° L 98, « Règlement (CE) n° 324/2008 de la Commission du 9 avril 2008 établissant les procédures révisées pour la conduite des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté maritime », pp. 5–10.
- JOUE n° L 164, « Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 2008, établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre "stratégie pour le milieu marin" », pp. 0019–0040.
- JOUE n° L 312, « Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil, du 19 novembre 2008, relative aux déchets et abrogeant certaines directives », pp. 3–30.
- JOUE n° L 131, « Directive 2009/17/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 avril 2009, modifiant la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information », pp. 101–113.
- JOUE n° L 280, « 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 », pp. 52–55.
- JOUE n° L 197, « Directive 2012/18/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, modifiant puis abrogeant la directive 96/82/CE du Conseil », pp. 1–37.

JOUE n° L 004, « Décision 2013/5/UE du Conseil du 17 décembre 2012 relative à l'adhésion de l'Union européenne au protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol - Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol », pp. 13–33.

JOUE n° L 197, « Directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE », pp. 66–106.

LÉGISLATION

Française

- JORF n° 0295, 19 décembre 1926, « Loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande », p. 13252.
- JORF, 26 juillet 1966, « Loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales », p. 6402.
- JORF, 31 décembre 1968, « Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles », p. 12404.
- JORF, 14 juin 1976, « Arrêté du 11 juin 1976, Institution d'une clause type relative aux contrats d'assurance afférents aux opérations visées au 9° de l'article 37 du décret du 30 décembre 1938 », p. 3597.
- JORF, 18 juillet 1976, « Loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République », p. 4299.
- JORF, 20 juillet 1976, « Loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement », p. 4320.
- JORF, 8 octobre 1977, « Décret n° 77-1133 du 21 septembre 1977 pris pour l'application de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement », p. 4897.
- JORF, 18 juillet 1978, « Loi n°78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal », p. 2851.
- JORF, 6 juillet 1983, « Loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures », p. 2066.
- JORF, 6 juillet 1983, « Loi n°83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord, et la prévention de la pollution », p. 2063.
- JORF, 11 janvier 1986, « Décret n° 86-38 du 7 janvier 1986 relatif aux mesures de police maritime à l'égard des navires, aéronefs, engins ou plates-formes pouvant causer une pollution marine accidentelle », p. 570.
- JORF, 1er juin 1990, « Loi n° 90-444 du 31 mai 1990 modifiant et complétant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures », p. 6495.
- JORF, 24 décembre 1997, « Instruction du 17 décembre 1997 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation nationale POLMAR) », p. 18756.

- JORF, 20 juin 2000, « Arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation », p. 9246.
- JORF, 30 août 2000, « Circulaire du 10 mai 2000 relative à la prévention des accidents majeurs impliquant des substance ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation », p. 10409.
- JORF, 10 avril 2001, « Instruction du 2 avril 2001 relative à l'intervention des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs », p. 5502.
- JORF, 4 mai 2001, « Loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires », p. 7023.
- JORF, 16 mai 2001, « Loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques », p. 7776.
- JORF, 4 avril 2002, « Instruction du 4 mars 2002 relative à la lutte contre la pollution du milieu marin (documentation nationale POLMAR) », p. 5877.
- JORF, 16 juillet 2002, « Décret n° 2002-196 du 11 février 2002 relatif aux juridictions compétentes en matière de pollution des eaux de mer par rejets des navires », p. 3046.
- JORF, 16 avril 2003, « Loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création de la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République », p. 6726.
- JORF, 10 mars 2004, « Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité », p. 4567.
- JORF, 2 mars 2005, « Loi constitutionnelle n° 2005-205 du 1er mars 2005 relative à la Charte de l'environnement », p. 3697.
- JORF, 7 juin 2005, « Ordonnance n° 2005-650 du 6 juin 2005 relative à la liberté d'accès aux documents administratifs et à la réutilisation des informations publiques », p. 10022.
- JORF, 2 août 2008, « Loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement », p. 12361.
- JORF, 8 juin 2006, « Décret n° 2006-665 du 7 juin 2006 relatif à la réduction du nombre et à la simplification de la composition de diverses commissions administratives », p. 8636.
- Texte non paru au JORF, « Circulaire du 10 mai 2010 récapitulant les règles méthodologiques applicables aux études de dangers, à l'appréciation de la démarche de réduction du risque à la source et aux plans de prévention des risques technologiques (PPRT) dans les installations classées en application de la loi du 30 juillet 2003 », [en ligne] <http://circulaires.legifrance.gouv.fr/pdf/2012/12/cir_36236.pdf>.

Anglaise et américaine

« Clean Water Act », 33 USC, Chapitre 26 §1251.

« L. R. C. (1985) », ch. A-12.

« Marine Safety Act 2003 », c. 16.

« Merchant Shipping Act 1995 », [en ligne] <<http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21>>.

« Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 », c. 28.

« National Oil and Hazardous Substances Pollution Contingency Plan », 40 CFR 300.

« Oil and Other Hazardous Substances Pollution Control », 18 AAC 75.

« Oil Pollution Act », 33 USC, Chapitre 40, Sous chapitre I.

« Pilotage Act 1987 », c. 21.

« Protection of the Sea (Shipping Levy) Act 1981 », Act N° 34.

UK Health and Safety Executive, « The Offshore Installation and Wells (Design and Construction, etc.) Regulation 1996 ».

UK Health and Safety Executive, « The Offshore Installations (Prevention of Fire and Explosion, and Emergency Response) Regulations 1995 ».

UK Health and Safety Executive, « The Offshore Installations (Safety Case) Regulation 1992 ».

UK Health and Safety Executive, « The Offshore Installations (Safety Case) Regulations 2005 ».

UK Health and Safety Executive, « The Offshore Installations and Pipeline Works (Management and Administration) Regulations 1995 ».

UK Health and Safety Executive, « The Pipelines Safety Regulations 1996 ».

JURISPRUDENCE

CIJ

- C. I. J., « Réparation des dommages subis au service des Nations Unies », Rec. 1949 , p. 174.
- C.I.J., Recueil des arrêts de 1949, « Détroit de Corfou (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord c. Albanie) », p. 35.
- C.I.J., Recueil des arrêts de 1969, « Plateau continental de la Mer du Nord : République fédérale d'Allemagne c./ Danemark et République fédérale d'Allemagne c./ Pays-Bas », p. 44.
- C.I.J., Recueil des arrêts de 1997, « Projet Gabčíkovo-Nagymaros (Hongrie c. Slovaquie) », p. 130.

Communautaire et européenne

- CJCE, 15 juillet 1964, « arrêt Costa c. Enel », aff. 6/64, Rec. 1161.
- CJCE, 31 mars 1971, « arrêt AETR », aff. 22/70, Commission c/ Conseil, Rec. 1971, p. 263.
- CJCE, 30 novembre 1976, « Mines de Potasses d'Alsace », aff. 21/76, Rev. crit. DIP, 1977, 568, note BOUREL P. ; Rev. jur. de l'environnement, 1977, 323, note KISS A.
- CJCE, 5 février 1963, « arrêt Van Gend en Loos », aff. 26/62, Rec. 1963. 3.
- CJCE, 7 février 1985, aff. 240/83, « ADBHU », Rec. CJCE 1985, p. 531.
- CJCE, 24 novembre 1992, « Anklagemyndigheden contre Peter Michael Poulsen et Diva Navigation Corp. », aff. C-286/90, , Rec. CJCE, p. I-07019.
- CJCE, 7 septembre 2004, « Commission c/ France, affaire », C. 347/02, La Semaine Juridique, Ed. générale, 20 octobre 2004, n°43 , pp 1919 -1922, note ZARKA J. C.
- CJCE, 13 septembre 2005, « Commission c/ Conseil », aff. C-176/03, Rec. CJCE, p. I-7879.
- CJCE, 23 octobre 2007, « Commission c/ Conseil », aff. C-440/05, Rec. CJCE, p. I-9097.
- CJCE, 3 juin 2008, « arrêt Intertanko », aff. C-308/06, Rec. 2008, p. I-4057.

Française

Cass. civ., 20 fév. 1844, S. 1844.1.197.

Cass. civ., 16 juin 1896, D. 1898.1.433, concl. Sarrut, note Saleilles; S. 1897. 1. 17, note A. Esmein.

Cass. civ., 21 janv. 1919, D. 1922. 1. 25.

Cass. civ., ch. réunies, 13 févr. 1930, « Jand'heur », GAJC, 11ème éd., 2000, n° 193 ; D. 1930. 1. 57, rapp. Le Marc'hadour, concl. Matter, note Ripert; S. 1930. 1. 121, note Esmein.

Cass. civ. 1re, 25 mai 1948, « Lautour », Rev. Crit. 1949. 89, note BATIFFOL H., D. 1948. 357, note P.L.-P.; S. 1949.1.21, note NIBOYET J.-P., J.C.P. 1948. II. 4532, note VASSEUR M.

Cass. civ. 1re, 21 juin 1948, Patino, JCP, 1948. II .4422, note LEREBOURS-PIGEONNIERE P. ; S., 1949. I. 121, note NIBOYET J.-P.

Cass. com., 25 octobre 1961, D. 1962.1, note RODIERE R.

Cass. civ. 1re, 30 octobre 1962, « Scheffel », Rev. crit. DIP, 1963. 387, note FRANCESKAKIS P. ; GA, n° 37.

Cass. civ. 2e, 20 décembre 1972, JCP 1973. II. 17541 note DEJEAN DE LA BATIE N., RTD civ. 1974. 411, obs. DURRY G.

Cass. civ. 1re, 1er juin 1976, « Luccantoni », D. 77.257, note MONEGER F., JCP, 1979. II, note CHABAS F.

Cass. com., 6 décembre 1976, DMF, 1977, 513, note RODIERE R.

Cass. civ. 1re, 16 nov. 1982, Bull. civ. 1982, I, n° 331.

Cass. civ. 1re, 8 février 1983, « Horn y Prado », JDI, 1984, 123, note LEGIER G.

Cass. civ. 1re, 16 avril 1985, « M.A.A.F. », Revue Critique 1987. 583, note Khairallah G.

Cass. civ. 2e, 8 février 1989, obs. DEJEAN DE LA BÂTIE N., JCP G 1990, II , 21544.

Cass. civ. 1re, 11 mai 1999, D., 1999, somm. comm. 295, obs. AUDIT B. ; JCP, 1999. II. 10183, note MUIR WATT H.

Cass. civ. 1re, 5 mars 2002, « Sisro », JCP, 2002. II. 10082, note MUIR WATT H.

Cass. civ. 1re, 28 octobre 2003, « Pays-Fourvel c/ Axa », Rev. crit. DIP, 2004, 83, note BUREAU D. ; D., 2004. 233, note DELEBECQUE P.

Cass. com, 5 novembre 2003, DMF 2004, 331, obs. BONASSIES P.

Cass. civ. 2e, 5 octobre 2006, Bull. civ. II, n° 255.

Cass. civ. 3e, 1er juillet 2009, n°07-21.954, JCP G 2009, 454, note DUPONT N.

Cass. civ. 3e, 8 juin 2011, n° 10-15.500, JurisData n° 2001-011073.

Anglaise, américaine et cadanienne

« Rylands v. Fletcher » [1866] LR 1 Ex 265; [1868] LR 3 H 330 (House of Lords).

« Groat v. Edmonton (City) » [1928] R.C.S. 522 (Cour Suprême du Canada).

« K.V.P. Co. Ltd v. McKie » [1949] R.C.S. 698 (Cour Suprême du Canada).

« Southport Corp v Esso Petroleum Co Ltd » [1954] 2 QB, 182-196.

« Steedman v. Scofield » [1992] 2 Lloyds Rep 163.

« R. v. Goodwin » [2005] EWCA Crim 3184 (Cour d'appel de la Colombie Britannique).

Espagnole

Audencia Provincial Seccion N. 1 A Coruña Sentencia: 00511/2013, [en ligne]
<[http://www.fsc.ccoo.es/comunes/recursos/99922/doc170043_Sentencia_de_la_Audie
ncia_Nacional_de_la_Coruna_sobre_el_Prestige.pdf](http://www.fsc.ccoo.es/comunes/recursos/99922/doc170043_Sentencia_de_la_Audie
ncia_Nacional_de_la_Coruna_sobre_el_Prestige.pdf)>.

ANNEXES

CNUDM

PARTIE XI

La Zone

SECTION 1

Dispositions Générales

Article 133

Emploi des termes

Aux fins de la présente partie :

a) on entend par « ressources » toutes les ressources minérales solides, liquides ou gazeuses in situ qui, dans la Zone, se trouvent sur les fonds marins ou dans leur sous-sol, y compris les nodules polymétalliques;

b) les ressources, une fois extraites de la Zone, sont dénommées « minéraux ».

Article 134

Champ d'application de la présente partie

1. La présente partie s'applique à la Zone.

2. Les activités menées dans la Zone sont régies par la présente partie.

3. Le dépôt des cartes ou listes des coordonnées géographiques indiquant l'emplacement des limites visées à l'article premier, paragraphe 1, sous-paragraphe 1), ainsi que la publicité à donner à ces cartes ou listes, sont régis par la partie VI.

4. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à la définition de la limite extérieure du plateau continental conformément à la partie VI ou à la validité des accords relatifs à la délimitation entre Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face.

Article 135

Régime juridique des eaux et de l'espace aérien surjacents

Ni la présente partie, ni les droits accordés ou exercés en vertu de celle-ci n'affectent le régime juridique des eaux surjacentes à la Zone ou celui de l'espace aérien situé au-dessus de ces eaux.

SECTION 2

Principes régissant la Zone

Article 136

Patrimoine commun de l'humanité

La Zone et ses ressources sont le patrimoine commun de l'humanité.

Article 137

Régime juridique de la Zone et de ses ressources

1. Aucun Etat ne peut revendiquer ou exercer de souveraineté ou de droits souverains sur une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources; aucun Etat ni aucune personne physique ou morale ne peut s'approprier une partie quelconque de la Zone ou de ses ressources. Aucune revendication, aucun exercice de souveraineté ou de droits souverains ni aucun acte d'appropriation n'est reconnu.
2. L'humanité tout entière, pour le compte de laquelle agit l'Autorité, est investie de tous les droits sur les ressources de la Zone. Ces ressources sont inaliénables. Les minéraux extraits de la Zone ne peuvent, quant à eux, être aliénés que conformément à la présente partie et aux règles, règlements et procédures de l'Autorité.
3. Un Etat ou une personne physique ou morale ne revendique, n'acquiert ou n'exerce de droits sur les minéraux extraits de la Zone que conformément à la présente partie. Les droits autrement revendiqués, acquis ou exercés ne sont pas reconnus.

Article 138

Conduite générale des Etats concernant la Zone

Dans leur conduite générale concernant la Zone, les Etats se conforment à la présente partie, aux principes énoncés dans la Charte des Nations Unies et aux autres règles du droit international, avec le souci de maintenir la paix et la sécurité et de promouvoir la coopération internationale et la compréhension mutuelle.

Article 139

Obligation de veiller au respect de la Convention et responsabilité en cas de dommages

1. Il incombe aux Etats Parties de veiller à ce que les activités menées dans la Zone, que ce soit par eux-mêmes, par leurs entreprises d'Etat ou par des personnes physiques ou morales possédant leur nationalité ou effectivement contrôlées par eux ou leurs ressortissants, le soient conformément à la présente partie. La même obligation incombe aux organisations internationales pour les activités menées dans la Zone par elles.

2. Sans préjudice des règles du droit international et de l'article 22 de l'annexe III, un Etat Partie ou une organisation internationale est responsable des dommages résultant d'un manquement de sa part aux obligations qui lui incombent en vertu de la présente partie; des Etats Parties ou organisations internationales agissant de concert assument conjointement et solidairement cette responsabilité. Toutefois, l'Etat Partie n'est pas responsable des dommages résultant d'un tel manquement de la part d'une personne patronnée par lui en vertu de l'article 153, paragraphe 2, lettre b), s'il a pris toutes les mesures nécessaires et appropriées pour assurer le respect effectif de la présente partie et des annexes qui s'y rapportent, comme le prévoient l'article 153, paragraphe 4, et l'article 4, paragraphe 4, de l'annexe III.

3. Les Etats Parties qui sont membres d'organisations internationales prennent les mesures appropriées pour assurer l'application du présent article en ce qui concerne ces organisations.

Article 140

Intérêt de l'humanité

1. Les activités menées dans la Zone le sont, ainsi qu'il est prévu expressément dans la présente partie, dans l'intérêt de l'humanité tout entière, indépendamment de la situation géographique des Etats, qu'il s'agisse d'Etats côtiers ou sans littoral, et compte tenu particulièrement des intérêts et besoins des Etats en développement et des peuples qui n'ont pas accédé à la pleine indépendance ou à un autre régime d'autonomie reconnu par les Nations unies conformément à la résolution 1514 (XV) et aux autres résolutions pertinentes de l'Assemblée générale.

2. L'Autorité assure le partage équitable, sur une base non discriminatoire, des avantages financiers et autres avantages économiques tirés des activités menées dans la Zone par un mécanisme approprié conformément à l'article 160, paragraphe 2, lettre f), i).

Article 141

Utilisation de la Zone à des fins exclusivement pacifiques

La Zone est ouverte à l'utilisation à des fins exclusivement pacifiques par tous les Etats, qu'il s'agisse d'Etats côtiers ou sans littoral, sans discrimination et sans préjudice des autres dispositions de la présente partie.

Article 145

Protection du milieu marin

En ce qui concerne les activités menées dans la Zone, les mesures nécessaires doivent être prises conformément à la Convention pour protéger efficacement le milieu marin des effets

nocifs que pourraient avoir ces activités. L'Autorité adopte à cette fin des règles, règlements et procédures appropriés visant notamment à :

a) prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, y compris le littoral, et faire face aux autres risques qui le menacent, ainsi qu'à toute perturbation de l'équilibre écologique du milieu marin, en accordant une attention particulière à la nécessité de protéger celui-ci des effets nocifs d'activités telles que forages, dragages, excavations, élimination de déchets, construction et exploitation ou entretien d'installations, de pipelines et d'autres engins utilisés pour ces activités;

b) protéger et conserver les ressources naturelles de la Zone et prévenir les dommages à la flore et à la faune marines.

Article 146

Protection de la vie humaine

En ce qui concerne les activités menées dans la Zone, les mesures nécessaires doivent être prises en vue d'assurer une protection efficace de la vie humaine. L'Autorité adopte à cette fin des règles, règlements et procédures appropriés pour compléter le droit international existant tel qu'il est contenu dans les traités en la matière.

SECTION 3

Mise en valeur des ressources de la Zone

Article 150

Politique générale relative aux activités menées dans la Zone

Les activités menées dans la Zone le sont, ainsi que le prévoit expressément la présente partie, de manière à favoriser le développement harmonieux de l'économie mondiale et l'expansion équilibrée du commerce international, à promouvoir la coopération internationale aux fins du développement général de tous les pays, et spécialement les Etats en développement, et en vue :

a) de mettre en valeur les ressources de la Zone;

b) de gérer de façon méthodique, sûre et rationnelle les ressources de la Zone, notamment en veillant à ce que les activités menées dans la Zone le soient efficacement, en évitant tout gaspillage conformément à de sains principes de conservation;

c) d'accroître les possibilités de participation à ces activités, en particulier d'une manière compatible avec les articles 144 et 148;

d) d'assurer la participation de l'Autorité aux revenus et le transfert des techniques à l'Entreprise et aux Etats en développement conformément à la Convention;

e) d'augmenter, en fonction des besoins, les quantités disponibles des minéraux provenant de la Zone conjointement avec les minéraux provenant d'autres sources, pour assurer l'approvisionnement des consommateurs de ces minéraux;

f) de favoriser pour les minéraux provenant de la Zone comme pour les minéraux provenant d'autres sources, la formation de prix justes et stables, rémunérateurs pour les producteurs et justes pour les consommateurs, et d'assurer à long terme l'équilibre de l'offre et de la demande;

g) de donner à tous les Etats Parties, indépendamment de leur système social et économique ou de leur situation géographique, de plus grandes possibilités de participation à la mise en valeur des ressources de la Zone, et d'empêcher la monopolisation des activités menées dans la Zone;

h) de protéger les Etats en développement des effets défavorables que pourrait avoir sur leur économie ou sur leurs recettes d'exportation la baisse du cours d'un minéral figurant parmi ceux extraits de la Zone ou la réduction du volume de leurs exportations de ce minéral, pour autant que cette baisse ou réduction soit due à des activités menées dans la Zone, conformément à l'article 151;

i) de mettre en valeur le patrimoine commun dans l'intérêt de l'humanité toute entière;

j) de faire en sorte que les conditions d'accès aux marchés pour l'importation de minéraux provenant de la Zone et pour l'importation de produits de base tirés de ces minéraux ne soient pas plus favorables que les conditions les plus favorables appliquées aux importations de ceux provenant d'autres sources.

SECTION 4.

L'Autorité

SOUS-SECTION A.

Dispositions générales

Article 156

Création de l'Autorité

1. Il est créé une Autorité internationale des fonds marins dont le fonctionnement est régi par la présente partie.

2. Tous les Etats Parties sont ipso facto membres de l'Autorité.

3. Les observateurs auprès de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, qui ont signé l'Acte final et qui ne sont pas visés à l'article 305, paragraphe 1, lettres c), d), e) ou f), ont le droit de participer aux travaux de l'Autorité en qualité d'observateurs, conformément à ses règles, règlements et procédures.

4. L'Autorité a son siège à la Jamaïque.

5. L'Autorité peut créer les centres ou bureaux régionaux qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

PARTIE XII

Protection et préservation du milieu marin

SECTION 1

Dispositions générales

Article 192

Obligation d'ordre général

Les Etats ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin.

Article 193

Droit souverain des Etats d'exploiter leurs ressources naturelles

Les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin.

Article 194

Mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin

1. Les Etats prennent, séparément ou conjointement selon qu'il convient, toutes les mesures compatibles avec la Convention qui sont nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source; ils mettent en oeuvre à cette fin les moyens les mieux adaptés dont ils disposent, en fonction de leurs capacités, et ils s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard.

2. Les Etats prennent toutes les mesures nécessaires pour que les activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle le soient de manière à ne pas causer de préjudice par pollution à d'autres Etats et à leur environnement et pour que la pollution résultant d'incidents ou d'activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle ne s'étende pas au-delà des zones où ils exercent des droits souverains conformément à la Convention.

3. Les mesures prises en application de la présente partie doivent viser toutes les sources de pollution du milieu marin. Elles comprennent notamment les mesures tendant à limiter autant que possible :

a) l'évacuation de substances toxiques, nuisibles ou nocives, en particulier de substances non dégradables, à partir de sources telluriques, depuis ou à travers l'atmosphère ou par immersion;

b) la pollution par les navires, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer, à prévenir les rejets, qu'ils soient intentionnels ou non, et à régler la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires;

c) la pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à régler la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel qui y est affecté;

d) la pollution provenant des autres installations ou engins qui fonctionnent dans le milieu marin, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à régler la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel qui y est affecté.

4. Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire ou maîtriser la pollution du milieu marin, les Etats s'abstiennent de toute ingérence injustifiable dans les activités menées par d'autres Etats qui exercent leurs droits ou s'acquittent de leurs obligations conformément à la Convention.

5. Les mesures prises conformément à la présente partie comprennent les mesures nécessaires pour protéger et préserver les écosystèmes rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction.

Article 195

Obligation de ne pas déplacer le préjudice ou les risques et de ne pas remplacer un type de pollution par un autre

Lorsqu'ils prennent des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, les Etats agissent de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone dans une autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre.

Article 196

Utilisation de techniques ou introduction d'espèces étrangères ou nouvelles

1. Les Etats prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques dans le cadre de leur juridiction ou sous leur contrôle, ou l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles.

2. Le présent article n'affecte pas l'application des dispositions de la Convention relative aux mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

SECTION 4

Surveillance continue et évaluation écologique

Article 204

Surveillance continue des risques de pollution et des effets de la pollution

1. Les Etats s'efforcent, dans toute la mesure possible et d'une manière compatible avec les droits des autres Etats, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, d'observer, mesurer, évaluer et analyser, par des méthodes scientifiques reconnues, les risques de pollution du milieu marin ou les effets de cette pollution.

2. En particulier, ils surveillent constamment les effets de toutes les activités qu'ils autorisent ou auxquelles ils se livrent afin de déterminer si ces activités risquent de polluer le milieu marin.

Article 205

Publication de rapports

Les Etats publient des rapports sur les résultats obtenus en application de l'article 204 ou fournissent, à intervalles appropriés, de tels rapports aux organisations internationales compétentes, qui devront les mettre à la disposition de tous les autres Etats.

Article 206

Évaluation des effets potentiels des activités

Lorsque des Etats ont de sérieuses raisons de penser que des activités envisagées relevant de leur juridiction ou de leur contrôle risquent d'entraîner une pollution importante ou des modifications considérables et nuisibles du milieu marin, ils évaluent, dans la mesure du possible, les effets potentiels de ces activités sur ce milieu et rendent compte des résultats de ces évaluations de la manière prévue à l'article 205.

SECTION 5

Réglementation internationale et droit interne visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin

Article 207

Pollution d'origine tellurique

1. Les Etats adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine tellurique, y compris la pollution provenant des fleuves, rivières, estuaires, pipelines et installations de décharge, en tenant compte des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, internationalement convenues.
2. Les Etats prennent toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.
3. Les Etats s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard au niveau régional approprié.
4. Les Etats, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, s'efforcent d'adopter au plan mondial et régional, des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution, en tenant compte des particularités régionales, de la capacité économique des Etats en développement et des exigences de leur développement économique. Ces règles et ces normes, ainsi que ces pratiques et procédures recommandées, sont réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.
5. Les lois, règlements et mesures, ainsi que les règles et les normes et les pratiques et procédures recommandées, visés aux paragraphes 1, 2 et 4, comprennent des mesures tendant à limiter autant que possible l'évacuation dans le milieu marin de substances toxiques, nuisibles ou nocives, en particulier de substances non dégradables.

Article 208

Pollution résultant des activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale

1. Les Etats côtiers adoptent des lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction ou qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages relevant de leur juridiction en vertu des articles 60 et 80.
2. Les Etats prennent toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.
3. Ces lois, règlements et mesures ne doivent pas être moins efficaces que les règles et les normes internationales ou les pratiques et procédures recommandées de caractère international.

4. Les Etats s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard au niveau régional approprié.
5. Les Etats, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, adoptent au plan mondial et régional, des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin visée au paragraphe 1. Ces règles et ces normes, ainsi que ces pratiques et procédures recommandées, sont réexaminées de temps à l'autre, selon qu'il est nécessaire.

Article 209

Pollution résultant d'activités menées dans la Zone

1. Les règles, règlements et procédures internationaux sont adoptés conformément à la partie XI pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant d'activités menées dans la Zone. Ces règles, règlements et procédures sont réexaminés de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.
2. Sous réserve des dispositions pertinentes de la présente section, les Etats adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant d'activités menées dans la Zone par des navires ou à partir d'installations, ouvrages ou autres engins, battant leur pavillon, immatriculés sur leur territoire ou relevant de leur autorité, selon le cas; ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles, règlements et procédures internationaux visés au paragraphe 1.

Article 210

Pollution par immersion

1. Les Etats adoptent dès lois et règlements afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion.
2. Les Etats prennent toutes autres mesures qui peuvent être nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution.
3. Ces lois, règlements et mesures garantissent que nulle immersion ne peut se faire sans l'autorisation des autorités compétentes des Etats.
4. Les Etats, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, s'efforcent d'adopter au plan mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution. Ces règles et ces normes, ainsi que ces pratiques et procédures recommandées, sont réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.
5. L'immersion dans la mer territoriale et la Zone économique exclusive ou sur le plateau continental ne peut avoir lieu sans l'accord préalable exprès de l'Etat côtier; celui-ci a le droit d'autoriser, de réglementer et de contrôler cette immersion, après avoir dûment examiné la question avec les autres Etats pour lesquels, du fait de leur situation géographique, cette immersion peut avoir des effets préjudiciables.

6. Les lois et règlements nationaux ainsi que les mesures nationales ne doivent pas être moins efficaces pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution que les règles et normes de caractère mondial.

Article 211

Pollution par les navires

1. Les Etats, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, adoptent des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et s'attachent à favoriser l'adoption, s'il y a lieu de la même manière, de dispositifs de circulation des navires visant à réduire à un minimum le risque d'accidents susceptibles de polluer le milieu marin, y compris le littoral, et de porter atteinte de ce fait aux intérêts connexes des Etats côtiers. Ces règles et normes sont, de la même façon, réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.

2. Les Etats adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux. Ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

3. Les Etats qui, dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, imposent aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans leurs ports ou leurs eaux intérieures ou l'utilisation de leurs installations terminales au large, donnent la publicité voulue à ces conditions et les communiquent à l'organisation internationale compétente. Lorsque, en vue d'harmoniser la politique suivie en la matière, deux ou plusieurs Etats côtiers imposent de telles conditions sous une forme identique, il est indiqué dans la communication quels sont les Etats qui participent à de tels arrangements. Tout Etat exige du capitaine d'un navire battant son pavillon ou immatriculé par lui, lorsque ce navire se trouve dans la mer territoriale d'un Etat participant à ces arrangements conjoints, qu'il fournisse à la demande de cet Etat des renseignements indiquant s'il se dirige vers un Etat de la même région qui participe à ces arrangements et, dans l'affirmative, de préciser si le navire satisfait aux conditions imposées par cet Etat concernant l'entrée dans ses ports. Le présent article s'applique sans préjudice de la continuation de l'exercice par un navire de son droit de passage inoffensif ou de l'application de l'article 25, paragraphe 2.

4. Les Etats côtiers peuvent, dans l'exercice de leur souveraineté sur leur mer territoriale, adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires étrangers, y compris les navires exerçant le droit de passage inoffensif. Ces lois et règlements, conformément à la section 3 de la partie II, ne doivent pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers.

5. Aux fins de la mise en application visée à la section 6, les Etats côtiers peuvent adopter pour leur Zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

6. a) Lorsque les règles et normes internationales visées au paragraphe 1 ne permettent pas de faire face d'une manière adéquate à des situations particulières et qu'un Etat côtier est raisonnablement fondé à considérer qu'une Zone particulière et clairement définie de sa Zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires, pour des raisons techniques reconnues tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques, à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier du trafic, cet Etat peut, après avoir tenu par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente les consultations appropriées avec tout Etat concerné, adresser à cette organisation une communication concernant la Zone considérée en fournissant, à l'appui, des justifications scientifiques et techniques ainsi que des renseignements sur les installations de réception nécessaires. Dans un délai de 12 mois après réception de la communication, l'organisation décide si la situation dans la Zone considérée répond aux conditions précitées. Si l'organisation décide qu'il en est ainsi, l'Etat côtier peut adopter pour cette Zone des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui donnent effet aux règles et normes ou pratiques de navigation internationales que l'organisation a rendues applicables aux Zones spéciales. Ces lois et règlements ne deviennent applicables aux navires étrangers qu'à l'expiration d'un délai de 15 mois à compter de la date de la communication à l'organisation.

b) L'Etat côtier publie les limites de ces Zones particulières et clairement définies.

c) Lorsqu'il fait la communication précitée, l'Etat côtier indique parallèlement à l'organisation s'il a l'intention d'adopter pour la Zone qui en fait l'objet des lois et règlements supplémentaires visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires. Ces lois et règlements supplémentaires peuvent porter sur les rejets ou sur les pratiques de navigation, mais n'obligent pas les navires étrangers à respecter d'autres normes en matière de conception, de construction et d'armement que les règles et les normes internationales généralement acceptées; ils deviennent applicables aux navires étrangers à l'expiration d'un délai de 15 mois à compter de la date de la communication à l'organisation, sous réserve que celle-ci les approuve dans un délai de 12 mois à compter de cette date.

7. Les règles et normes internationales visées dans le présent article devraient prévoir, entre autres, l'obligation de notifier sans délai aux Etats côtiers dont le littoral ou les intérêts connexes risquent d'être affectés, les accidents de mer, notamment ceux qui entraînent ou risquent d'entraîner des rejets.

SECTION 6

Mise en application

Article 213

Mise en application de la réglementation relative à la pollution d'origine tellurique

Les Etats assurent l'application des lois et règlements adoptés conformément à l'article 207; ils adoptent les lois et règlements et prennent les autres mesures nécessaires pour donner effet aux règles et normes internationales applicables, établies par l'intermédiaire des organisations

internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin d'origine tellurique.

Article 214

Mise en application de la réglementation concernant la pollution résultant d'activités relatives aux fonds marins

Les Etats assurent l'application des lois et règlements adoptés conformément à l'article 208; ils adoptent les lois et règlements et prennent les autres mesures nécessaires pour donner effet aux règles et normes internationales applicables, établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement des activités relatives aux fonds marins et relevant de leur juridiction, ou qui provient d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages relevant de leur juridiction en vertu des articles 60 et 80.

Article 215

Mise en application de la réglementation internationale relative à la pollution résultant d'activités menées dans la Zone

La mise en application des règles, règlements et procédures internationaux établis conformément à la partie XI pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant d'activités menées dans la Zone est régie par cette partie.

Article 216

Mise en application de la réglementation relative à la pollution par immersion

1. Les lois et règlements adoptés en conformité avec la Convention et les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par immersion sont mis en application par :

- a) l'Etat côtier, pour ce qui est de l'immersion dans les limites de sa mer territoriale ou de sa Zone économique exclusive ou sur son plateau continental;
- b) l'Etat du pavillon, pour ce qui est des navires battant son pavillon ou des navires ou aéronefs immatriculés par lui;
- c) tout Etat, pour ce qui est du chargement de déchets ou autres matières sur son territoire ou à ses installations terminales au large.

2. Aucun Etat n'est tenu, en vertu du présent article, d'intenter une action lorsqu'une action a déjà été engagée par un autre Etat conformément à ce même article.

Article 217

Pouvoirs de l'Etat du pavillon

1. Les Etats veillent à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux respectent les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, ainsi que les lois et règlements qu'ils ont adoptés conformément à la Convention afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et ils adoptent les lois et règlements et prennent les mesures nécessaires pour leur donner effet. L'Etat du pavillon veille à ce que ces règles, normes, lois et règlements soient effectivement appliqués, quel que soit le lieu de l'infraction.
2. Les Etats prennent en particulier les mesures appropriées pour interdire aux navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux d'appareiller tant qu'ils ne se sont pas conformés aux règles et normes internationales visées au paragraphe 1, y compris les dispositions concernant la conception, la construction et l'armement des navires.
3. Les Etats veillent à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux soient munis des certificats requis et délivrés en application des règles et normes internationales visées au paragraphe 1, les Etats veillent à ce que les navires battant leur pavillon soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'Etat effectif du navire. Les autres Etats acceptent ces certificats comme preuve de l'Etat du navire et leur reconnaissent la même force qu'à ceux qu'ils délivrent, à moins qu'il n'y ait de sérieuses raisons de penser que l'Etat du navire ne correspond pas, dans une mesure importante, aux mentions portées sur les certificats.
4. Si un navire commet une infraction aux règles et normes établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, l'Etat du pavillon, sans préjudice des articles 218, 220 et 228, fait immédiatement procéder à une enquête et, le cas échéant, intente une action pour l'infraction présumée, quel que soit le lieu de cette infraction ou l'endroit où la pollution en résultant s'est produite ou a été constatée.
5. Lorsqu'il enquête sur l'infraction, l'Etat du pavillon peut demander l'assistance de tout autre Etat dont la coopération pourrait être utile pour élucider les circonstances de l'affaire, les Etats s'efforcent de répondre aux demandes appropriées de l'Etat du pavillon.
6. Les Etats, sur demande écrite d'un Etat, enquêtent sur toute infraction qui aurait été commise par les navires battant leur pavillon. L'Etat du pavillon engage sans retard, conformément à son droit interne, des poursuites du chef de l'infraction présumée s'il est convaincu de disposer de preuves suffisantes pour ce faire.
7. L'Etat du pavillon informe sans délai l'Etat demandeur et l'organisation internationale compétente de l'action engagée et de ses résultats. Tous les Etats ont accès aux renseignements ainsi communiqués.
8. Les sanctions prévues par les lois et règlements des Etats à l'encontre des navires battant leur pavillon doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions en quelque lieu que ce soit.

Article 218

Pouvoirs de l'Etat du port

1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'Etat du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa Zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

2. L'Etat du port n'intente pas d'action en vertu du paragraphe 1 pour une infraction du fait de rejets effectués dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la Zone économique exclusive d'un autre Etat, sauf si ces rejets ont entraîné ou risquent d'entraîner la pollution de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa Zone économique exclusive, ou si l'autre Etat, l'Etat du pavillon ou un Etat qui a subi ou risque de subir des dommages du fait de ces rejets, le demande.

3. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'Etat du port s'efforce de faire droit aux demandes d'enquête de tout autre Etat au sujet de rejets susceptibles de constituer l'infraction visée au paragraphe 1 qui auraient été effectués dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique exclusive de l'Etat demandeur, et qui auraient pollué ou risqueraient de polluer ces zones. L'Etat du port s'efforce également de faire droit aux demandes d'enquête de l'Etat du pavillon au sujet de telles infractions, où que celles-ci puissent avoir été commises.

4. Le dossier de l'enquête effectuée par l'Etat du port en application du présent article est transmis, sur leur demande, à l'Etat du pavillon ou à l'Etat côtier. Toute action engagée par l'Etat du port sur la base de cette enquête peut, sous réserve de la section 7, être suspendue à la demande de l'Etat côtier, lorsque l'infraction a été commise dans les eaux intérieures, la mer territoriale ou la zone économique exclusive de ce dernier. Les éléments de preuve, le dossier de l'affaire, ainsi que toute caution ou autre garantie financière déposée auprès des autorités de l'Etat du port, sont alors transmis à l'Etat côtier. Cette transmission exclut que l'action soit poursuivie dans l'Etat du port.

Article 219

Mesures de contrôle de la navigabilité visant à éviter la pollution

Sous réserve de la section 7, les Etats, lorsqu'ils ont déterminé, sur demande ou de leur propre initiative, qu'un navire se trouvant dans un de leurs ports ou à une de leurs installations terminales au large a enfreint les règles et normes internationales applicables concernant la navigabilité des navires et risque de ce fait de causer des dommages au milieu marin, prennent, autant que faire se peut, des mesures administratives pour empêcher ce navire d'appareiller. Ils ne l'autorisent qu'à se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche et, une fois éliminées les causes de l'infraction, ils lui permettent de poursuivre sa route sans délai.

Article 220

Pouvoirs de l'Etat côtier

1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'Etat du port peut, sous réserve de la section 7, intenter une action pour toute infraction aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à la Convention ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, si l'infraction a été commise dans sa mer territoriale ou sa zone économique exclusive.
2. Lorsqu'un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa mer territoriale a enfreint, lors de son passage, des lois et règlements qu'il a adoptés en conformité de la Convention ou des règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, il peut procéder, sans préjudice de l'application des dispositions pertinentes de la section 3 de la partie II, à l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action et notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne, sous réserve de la section 7.
3. Lorsqu'un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires ou aux lois et règlements qu'il a adoptés conformément à ces règles et normes internationales et leur donnant effet, cet Etat peut demander au navire de fournir des renseignements concernant son identité et son port d'immatriculation, son dernier et son prochain port d'escale et autres renseignements pertinents requis pour établir si une infraction a été commise.
4. Les Etats adoptent les lois et règlements et prennent les mesures nécessaires pour que les navires battant leur pavillon fassent droit aux demandes de renseignements visées au paragraphe 3.
5. Lorsqu'un Etat a de sérieuses raisons de penser qu'un navire naviguant dans sa zone économique exclusive ou sa mer territoriale a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 entraînant des rejets importants dans le milieu marin qui ont causé ou risquent d'y causer une pollution notable, il peut procéder à l'inspection matérielle du navire pour déterminer s'il y a eu infraction, si le navire a refusé de donner des renseignements ou si les renseignements fournis sont en contradiction flagrante avec les faits, et si les circonstances de l'affaire justifient cette inspection.
6. Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale d'un Etat a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'Etat côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, cet Etat peut, sous réserve de la section 7, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.
7. Nonobstant le paragraphe 6, dans tous les cas où des procédures appropriées ont été soit établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente, soit convenues de toute autre manière pour garantir le respect des obligations concernant le versement d'une

caution ou le dépôt d'une autre garantie financière appropriée, l'Etat côtier, s'il est lié par ces procédures, autorise le navire à poursuivre sa route.

8. Les paragraphes 3, 4, 5, 6 et 7 s'appliquent également aux lois et règlements nationaux adoptés en vertu de l'article 211, paragraphe 6.

Article 221

Mesures visant à empêcher la pollution à la suite d'un accident de mer

1. Aucune disposition de la présente partie ne porte atteinte au droit qu'ont les Etats, en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables.

2. Aux fins du présent article, on entend par « accident de mer » un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison.

SECTION 9

Responsabilité

Article 235

Responsabilité

1. Il incombe aux Etats de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin. Ils sont responsables conformément au droit international.

2. Les Etats veillent à ce que leur droit interne offre des voies de recours permettant d'obtenir une indemnisation rapide et adéquate ou autre réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction.

3. En vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les Etats coopèrent pour assurer l'application et le développement du droit international de la responsabilité en ce qui concerne l'évaluation et l'indemnisation des dommages et le règlement des différends en la matière, ainsi que, le cas échéant, l'élaboration de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités adéquates, prévoyant, par exemple, une assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation.

SECTION 11

Obligations découlant d'autres conventions sur la protection et la préservation du milieu marin

Article 237

Obligations découlant d'autres conventions sur la protection et la préservation du milieu marin

1. La présente partie n'affecte pas les obligations particulières qui incombent aux Etats en vertu de conventions et d'accords spécifiques conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin, ni les accords qui peuvent être conclus en application des principes généraux énoncés dans la Convention.
2. Les Etats s'acquittent des obligations particulières qui leur incombent en ce qui concerne la protection et la préservation du milieu marin en vertu de conventions spéciales d'une manière compatible avec les principes et objectifs généraux de la Convention.

RAPPORT JEGOUZO



Rapport du groupe de travail
installé par Madame Christiane TAUBIRA,
garde des sceaux, ministre de la Justice

le 17 septembre 2013



www.justice.gouv.fr
le portail de la justice et du droit

I - LE PREJUDICE ECOLOGIQUE REPARABLE

Trois questions se posent :

- la première est celle de l'identification du préjudice écologique par rapport aux différentes sortes de dommages causés directement ou indirectement à l'environnement et de la nécessité d'en donner une définition précise ;
- la deuxième question porte sur les caractères que doit revêtir le préjudice écologique pour être réparable ;
- la dernière, enfin, concerne le fondement du régime de responsabilité en matière environnementale.

A - LA DEFINITION DU PREJUDICE ECOLOGIQUE

Les juridictions employant indifféremment les termes de dommage et de préjudice, il est nécessaire de distinguer préalablement ces deux notions¹⁹.

Les dommages relèvent de l'ordre des faits.

On distingue traditionnellement :

- les dommages corporels, atteintes à l'intégrité physique de la personne,
- les dommages matériels, atteintes aux biens,
- le dommage moral, atteinte à l'intégrité morale.

Les préjudices relèvent quant à eux de l'ordre du droit et expriment l'atteinte aux droits subjectifs. Ils désignent les conséquences de la lésion des intérêts patrimoniaux et extrapatrimoniaux protégés par la loi et qui résulte du dommage.

La distinction entre dommage²⁰ et préjudice permet d'appréhender les différentes classifications des préjudices. Un dommage quel qu'il soit (corporel, matériel, moral ou environnemental) peut entraîner des préjudices patrimoniaux ou extrapatrimoniaux.

La doctrine distingue par ailleurs les préjudices objectifs (qui ne se rapportent pas à une personne juridique) des préjudices subjectifs (qui lèsent une personne physique ou morale, et/ou un patrimoine)²¹, ainsi que les préjudices individuels et collectifs, ces deux classifications pouvant également se croiser.

¹⁹ Cette distinction est retenue dans les projets de réforme de la responsabilité civile.

²⁰ La distinction entre dommage et préjudice est opportune : elle permet de classer les dommages suivant leur objet. Elle a également été retenue dans le rapport DINTILHAC à l'origine de la Nomenclature des préjudices corporels.

²¹ Les préjudices subjectifs sont donc en principe individuels (patrimoniaux ou extrapatrimoniaux), éventuellement collectifs si on refuse d'étendre la notion de préjudice moral pour y faire entrer la notion de préjudice collectif, définie comme les atteintes aux missions de protection de l'environnement défendue par les associations (sur le modèle de ce qui existe déjà pour les syndicats concernant l'atteinte aux intérêts collectifs d'une profession) ; les préjudices objectifs sont ceux qui n'atteignent pas un sujet de droit (ni la Nature, ni « les hommes en général » ne sont dotés de la personnalité morale). Toutefois, l'économétrie – cf. infra – considère que certains postes de préjudices comme collectifs et subjectifs.

Ces distinctions appliquées au domaine de l'environnement permettent d'identifier des préjudices de nature différente :

- *des préjudices subjectifs et individuels*, subis par une personne physique ou morale, de nature patrimoniale (par exemple : perte de taxes de séjour pour une commune balnéaire dont les plages sont endommagées par une marée noire), ou extrapatrimoniale (par exemple : préjudice corporel, résultant d'une atteinte à la santé ou préjudice moral dû à la destruction d'un paysage unique) ; la réparation de ces postes de préjudice ne posant pas de difficulté particulière en droit de la responsabilité, ils ne sont pas pris en compte dans la notion de préjudice écologique et leur réparation est assurée par le jeu des systèmes de responsabilité de droit commun, la responsabilité civile mais aussi la responsabilité administrative ;

- *des préjudices subjectifs mais collectifs*²². Il s'agit des préjudices subis par les hommes, de manière indirecte et collective, à travers une atteinte aux « services écologiques » rendus aux êtres humains par la nature (par exemple : services d'approvisionnement en eau douce ou en molécules présentant un intérêt thérapeutique) ;

- *les préjudices objectifs causés à l'environnement*²³ : il s'agit des préjudices affectant exclusivement la nature indépendamment et au-delà des répercussions sur des sujets de droit. Il s'agit du **préjudice écologique « pur »** (par exemple : atteinte à la biodiversité) ; cela n'exclut pas qu'un même dommage puisse entraîner à la fois un préjudice personnel et concerner l'environnement indépendamment de tout intérêt personnel.

Le groupe de travail s'est évidemment interrogé sur la possibilité d'intégrer à ses analyses la consécration de l'action de groupe.

A ce jour, en vertu de l'article L. 142-3 et des articles R. 142-1 à 9 du code de l'environnement, une association agréée au titre de l'article L. 141-1, peut intenter devant toute juridiction et en leur nom une action collective au civil et au pénal (en se constituant éventuellement partie civile) pour le compte d'au moins deux personnes physiques ayant subi des préjudices individuels dans les domaines mentionnés à l'article L. 141-1, causés par une même personne dans le domaine de l'environnement. Certains auteurs évoquent un échec de ces dispositions²⁴, en raison de conditions très contraignantes : agrément des associations, identification

Les préjudices subjectifs peuvent aussi être définis comme ceux pour lesquels le titulaire de l'action est, et doit être, le créancier de la condamnation ; les préjudices objectifs sont ceux pour lesquels le titulaire de l'action que la loi qualifie n'est pas, et ne doit pas être à peine d'enrichissement sans cause, le créancier de la condamnation (l'indemnisation de la Nature doit aller à la Nature).

²² Les échanges du groupe de travail ont souligné que la nature subjective des « atteintes aux services écologiques » n'allait pas de soi, et qu'à l'inverse la nature collective des « atteintes à la mission de protection de l'environnement », visé également par l'économénclature pouvait se discuter (ce poste de préjudice pouvant être considéré comme un préjudice moral, individuel, des associations).

²³ Certains membres du groupe considérant que la notion de préjudice collectif pourrait également trouver à s'appliquer.

²⁴ Recueil Dalloz, l'action en représentation conjointe : class action française ou action mort-née ? par L. BORE, 19 octobre 1995.

préalable des victimes, interdiction du démarchage, insuffisance des moyens matériels des associations, qui redoutent une mise en cause de leur responsabilité.

Dans la mesure où l'action de groupe vise essentiellement à la réparation de préjudices individuels, le groupe de travail a considéré que celle-ci ne rentrait pas pleinement dans le cadre de ses réflexions qui ne portent que sur le préjudice écologique objectif. Les commissions du développement durable de l'Assemblée Nationale comme du Sénat se sont exprimées en faveur d'une extension de l'action de groupe aux questions sanitaires et environnementales tout en soulignant la singularité de la question environnementale²⁵.

Il a semblé au groupe de travail que la spécificité du préjudice écologique pur ne rendait pas indispensable de lier les deux aspects. Toutefois, il apparaît que le traitement juridique des dommages écologiques ne sera satisfaisant que dans la mesure où seront effectivement prévenues et, le cas échéant, réparées les atteintes à l'environnement dans leurs conséquences collectives et individuelles.

Le présent rapport ne contient de propositions que pour les premières. S'agissant des secondes, il appartient au ministère de la justice d'envisager toutes les voies procédurales, dont celle de l'action de groupe, permettant d'atteindre pleinement l'objectif de réparation ci-dessus rappelé.

Alors que les règles de droit commun permettent la réparation des préjudices individuels, en revanche, compte tenu des insuffisances du droit commun de la responsabilité civile cantonné à la prise en compte du préjudice personnel, le groupe de travail propose d'introduire en droit français des règles spécifiques, complémentaires destinées à régir les conditions de réparation des préjudices objectifs causés à l'environnement, c'est-à-dire du préjudice écologique qu'il convient préalablement de définir, ainsi que des préjudices aux services écologiques collectifs.

Dans la pratique, il est usuel que les juridictions judiciaires contournent l'obstacle de l'exigence de préjudice personnel pour réparer indirectement le préjudice écologique pur, en recourant à une interprétation extensive de la notion de préjudice moral. Il s'agit là d'un procédé classique et très répandu²⁶, mais critiquable car la notion de préjudice moral devient alors une catégorie fourre-tout, une cote mal taillée source d'imprévisibilité et d'insécurité juridique, car susceptible d'interprétations à géométrie variable par le juge.

²⁵ J.-L. BRICOUT, Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, avis n° 1116 sur le projet de loi relatif à la consommation Assemblée Nationale 5 juin 2013 ; J.-L. FICHET, Commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire, avis n° 793 sur le projet de loi relatif à la consommation Sénat 23 juillet 2013.

²⁶ Ainsi, dès 1982, la Cour de cassation, dans l'affaire du balbuzard-pêcheur, avait considéré que la destruction de ce rapace par des chasseurs avait causé à l'association de protection des oiseaux un « préjudice moral direct personnel en liaison avec le but et l'objet de ses activités » (Cass. 1^{re} civ. 16 nov. 1982, Bull. civ. I, no 331). Par la suite, cette décision a fait florès. Un préjudice moral a été retenu en raison de la modification d'une installation classée pour la protection de l'environnement sans demande d'autorisation préalable (Cass. crim. 20 févr. 2001, n° 00-82.855, inédit). Les juges ont encore qualifié de préjudice moral la destruction d'animaux appartenant à des espèces protégées (rapaces de nuit, chamois) ainsi que les conséquences de la pollution de la mer par des hydrocarbures (par ex. : CA Rennes, 26 oct. 2006, n° 06-00.757).

Par ailleurs, certains juges acceptent d'indemniser **directement le préjudice écologique pur**.

En jurisprudence, la réparation du dommage écologique a été « *plus ou moins admise dans quelques espèces isolées : à propos des boues rouges en Corse²⁷ ou de la pollution de la baie de Seine²⁸* ». Mais la fixation « *d'une indemnité en cas de dommage écologique est toujours très délicate pour le juge. [...] Désormais les juges n'hésitent plus à reconnaître l'existence d'un préjudice écologique²⁹ distinct de tout préjudice matériel ou moral* »³⁰.

Dans l'arrêt ERIKA du 25 septembre 2012, la Cour de cassation reconnaît de manière explicite la notion de préjudice écologique, dans l'acception qui en a été retenue par la cour d'appel (cette dernière ayant reconnu le préjudice écologique pur) :

« Attendu que les énonciations de l'arrêt attaqué mettent la Cour de cassation en mesure de s'assurer que la cour d'appel a, sans insuffisance ni contradiction, répondu aux chefs péremptoires des conclusions dont elle était saisie et a ainsi justifié l'allocation des indemnités propres à réparer le préjudice écologique, consistant en l'atteinte directe ou indirecte portée à l'environnement et découlant de l'infraction ; ».

Il est précisé que la cour d'appel de Paris avait explicitement qualifié le préjudice écologique de préjudice objectif et l'avait défini précisément en ces termes : « *toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir, notamment, l'air, l'atmosphère, l'eau, les 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 qui affecte un intérêt collectif légitime* ».

Cependant, comme l'indique le rapport précité du sénateur Alain ANZIANI « *en droit, plusieurs personnes entendues ont souligné que l'arrêt de la Cour de cassation méritait une consolidation législative qui, seule, permettrait d'éviter d'éventuels errements ou contradictions de la jurisprudence* ». En effet, la Cour de cassation n'a pas tiré toutes les conséquences de cette décision, en ordonnant en quelque sorte la réparation d'un préjudice moral « second » des associations de protection de l'environnement et des collectivités territoriales, évalué de manière identique à leurs préjudices propres alors que le préjudice écologique pur présente un caractère objectif.

A partir de ces données et de ces réflexions, plusieurs options étaient offertes au groupe de travail.

La première, retenue par la proposition de loi du sénateur Bruno RETAILLEAU, conduisait à ne pas définir le préjudice écologique pur, en se limitant à en consacrer le caractère réparable.

²⁷ TGI de Bastia, 8 décembre 1976.

²⁸ CA Rouen, 30 janvier 1984.

²⁹ TGI de Narbonne, 4 octobre 2007 ; TGI Tours, 24 juillet 2008 (préjudice subi par une fédération de pêche du fait d'une usine Seveso).

³⁰ M. PRIEUR, Droit de l'environnement, Dalloz, 2011.

La seconde consistait à reprendre les termes de la LRE mais cela aboutissait à une définition inopportune, dès lors qu'elle était destinée à être intégrée dans le Code civil.

Le groupe de travail a donc considéré qu'il était nécessaire à la fois de préciser dans la loi le contenu du préjudice écologique (1) et de mentionner une possible référence à la nomenclature écologique (2).

1. PROPOSITION D'UNE DEFINITION GENERALE DU PREJUDICE ECOLOGIQUE

Le groupe de travail propose donc de définir le préjudice écologique comme celui qui résulte d'une atteinte aux éléments et aux fonctions des écosystèmes ainsi qu'aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement et en excluant explicitement les préjudices individuels et certains préjudices collectifs³¹ qui sont réparés selon les modalités du droit commun. La notion d'écosystème est ici privilégiée car elle est, selon les écologues et les économistes, plus pertinente que celle de milieu naturel.

Le groupe a également fait le choix de traiter uniformément les postes de préjudices visés dans la définition, tant au regard des titulaires de l'action que des modalités de la réparation. Dans ces conditions, il est apparu inutile de consacrer les distinctions entre préjudices collectifs/individuels et préjudices subjectifs/objectifs dont les contours demeurent contestés et dont aucune conséquence juridique n'est tirée.

Toutefois, afin de faciliter le travail des juridictions, la question se pose d'introduire dans le Code civil lui-même une référence à l'éco-nomenclature qui résulte des travaux communs menés par des juristes, des économistes et des écologues.

2. UNE REFERENCE POSSIBLE A LA NOMENCLATURE DES PREJUDICES ENVIRONNEMENTAUX

De même que les postes de préjudices résultant d'un dommage corporel sont définis par la nomenclature DINTILHAC à laquelle il est fait référence par voie de circulaire, le groupe de travail a envisagé l'opportunité de faire référence, par voie réglementaire, à la nomenclature des préjudices environnementaux élaborée par un groupe de travail réuni sous la direction des professeurs Laurent NEYRET et Gilles J. MARTIN. Composé de juristes spécialisés (universitaires, magistrats et avocats), ainsi que d'économistes et d'écologues reconnus, ce groupe a rédigé une nomenclature des préjudices environnementaux³².

³¹ Certains postes de préjudices collectifs sont en effet d'ores et déjà réparés selon les modalités de droit commun. Ainsi, la jurisprudence a retenu une conception extensive (en dehors de tout procès pénal) de l'article L.142-2 du code de l'environnement qui permet aux associations de demander réparation des faits portant un « préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre ». Le groupe de travail n'a pas envisagé de revenir sur le régime juridique de telles actions en réparation (les associations ayant la libre disposition des dommages et intérêts alloués par le juge à ce titre).

³² Nomenclature des préjudices environnementaux, sous la direction des professeurs MARTIN et NEYRET, LGDJ 2012.

Cet outil est déjà utilisé par plusieurs praticiens du droit de l'environnement en matière contentieuse. En matière de dommage environnemental, cette « énoncé » distingue ainsi, à côté des préjudices individuels traditionnels (préjudices économiques, moraux et corporels) 1°) les préjudices causés à l'environnement (atteintes aux sols, à l'air ou à l'atmosphère, aux eaux et milieux aquatiques et aux espèces et à leurs fonctions) et 2°) les préjudices collectifs se définissant comme les atteintes aux intérêts humains dépassant la somme des intérêts individuels et qui affectent les bénéfices collectifs procurés par l'environnement ou qui nuisent à la défense de l'environnement sous ses différents aspects, au sein desquels sont distingués a) *les atteintes aux services écologiques*, c'est-à-dire les bienfaits que l'on retire de l'environnement au-delà des bénéfices individuels (atteintes aux services de régulation tels que la pollinisation, atteintes aux services d'approvisionnement et atteintes aux services culturels tels que la jouissance des forêts) et b) *les atteintes à la mission de protection de l'environnement* (atteintes portées aux intérêts collectifs défendus par les personnes publiques ou privées, en charge de la défense de l'environnement sous ses différents aspects).

Afin de préserver le principe de la réparation intégrale et de laisser une latitude aux juridictions dans l'application de cet outil encore récent, le groupe de travail propose d'y faire référence dans la loi, sans pour autant lui conférer un caractère impératif³³.

B - LE PRÉJUDICE ÉCOLOGIQUE RÉPARABLE DOIT RÉSULTER D'UNE ATTEINTE ANORMALE À L'ENVIRONNEMENT

Le groupe de travail s'est interrogé sur l'opportunité de retenir un seuil de gravité du dommage, choix opéré par la LRE mais très discuté.

La cour d'appel de Paris a elle-même fait référence, dans l'affaire ERIKA, à la notion de « dommage non négligeable ».

Le principe d'un seuil est discutable si on prône le principe fondamental de la réparation intégrale du préjudice³⁴. En tout état de cause, l'adage *de minimis non curat praetor* trouverait à s'appliquer. Enfin, il est certain que la fixation d'un seuil ouvre la porte à des difficultés contentieuses.

Le recours à ce seuil pose également problème quant au choix de l'adjectif qualificatif : doit-on exiger un dommage grave ou anormal ? D'autres options ont

³³ Contrairement à la nomenclature DINTILHAC (postes de préjudices corporels), dont le caractère obligatoire peut indirectement s'imposer en raison du caractère d'ordre public du nouveau droit du recours du tiers payeur qui impose l'imputation « poste par poste » (art. 31 de la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985).

³⁴ Le principe de réparation intégrale n'a pas été consacré comme un principe de valeur constitutionnelle, même en cas de responsabilité pour faute. Le législateur peut aménager les conditions dans lesquelles la responsabilité pour faute peut être engagée. Assez classiquement, ces possibilités de dérogations doivent répondre à un motif d'intérêt général et respecter une certaine proportionnalité, mais la jurisprudence du Conseil constitutionnel ne paraît pas fixée sur ce point. Cf. La constitutionnalisation de la responsabilité civile, P. DEUMIER et O. GOUT, Cahiers du Conseil constitutionnel n° 31 (dossier : le droit des biens et des obligations), mars 2011.

également été envisagées : ainsi les notions de « négligeable/non négligeable » figurent déjà dans les différentes polices spéciales de l'environnement.

Le critère de l'anormalité a cependant un intérêt réel en raison de la plasticité de cette notion, commune au droit public et au droit privé (en particulier présente dans la notion de trouble du voisinage). En outre, la notion est proche de celle utilisée par la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme (art. 8 CEDH). A propos du « niveau de pollution inhérent à la vie moderne », la Cour utilise un curseur de « raisonnable », de normalité. C'est un standard permettant de mettre en balance la gravité de l'atteinte à l'environnement et le niveau de développement de la société³⁵.

Le « *préjudice qualifié* » est en principe une technique utilisée pour limiter le champ de la responsabilité, lorsque celle-ci peut-être mise en œuvre quelle que soit la cause du dommage. En matière administrative, la responsabilité sans faute ne joue que si le dommage est anormal.

Après discussion, le groupe de travail propose de subordonner la réparation du préjudice écologique pur à l'existence d'une atteinte anormale.

C - L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE REPARATION PAR DES REGLES SPECIFIQUES

Le groupe de travail s'est interrogé sur l'opportunité de renvoyer au droit commun de la responsabilité civile ou de créer un régime spécifique de responsabilité en matière environnementale, reposant sur la faute ou un autre fait générateur.

On ne peut manquer d'observer à cet égard que la proposition de loi du sénateur Bruno RETAILLEAU, qui retenait à l'origine la seule responsabilité pour faute, a été amendée pour retenir une responsabilité purement objective, allant même au-delà du droit commun, puisqu'elle n'exigeait plus l'un des faits générateurs classiques de responsabilité, mais un simple fait causal.

Dans la mesure où le droit commun de la responsabilité permet d'ores et déjà l'engagement de la responsabilité de manière très large (cf. *supra*), une disposition dérogoire au droit commun serait de moindre portée.

1. Dans cette hypothèse, le domaine d'application du régime spécial de réparation devrait alors être réduit aux préjudices actuellement non encore réparables, afin d'éviter les effets de « *dumping* » indemnitaire.

Si le groupe de travail a fait le constat d'une insuffisance du droit commun concernant la recevabilité de la demande en réparation des préjudices objectifs et de certains préjudices collectifs (cf. *supra*), il a en revanche retenu que les préjudices subjectivement causés à une personne ou à un patrimoine pouvaient être réparés par le droit commun auquel il suffisait de renvoyer.

³⁵ Arrêt de la CEDH, Fadeïeva c. Russie, n° 55723/00, 9 juin 2005.

2. Si les faits générateurs de responsabilité doivent être ceux du droit commun, il serait sans doute malvenu que la loi prévoie explicitement que l'énumération de certains faits générateurs de responsabilité environnementale ne fait pas obstacle à l'invocation de ceux de droit commun.

Le groupe de travail a donc opté non pas pour la création d'un régime spécial de responsabilité, mais pour un régime spécial d'indemnisation, en apparence plus modeste, mais en réalité plus protecteur des atteintes à l'environnement. En effet, il consacre dans la loi le caractère réparable du préjudice écologique et les modalités de réparation les plus adaptées, sans pour autant limiter les faits générateurs de responsabilité en matière environnementale.

En définitive, le groupe de travail propose la création d'un « titre IV ter » dans le Code civil intitulé « Dispositions spécifiques à la réparation du dommage environnemental », pour marquer la spécificité de la matière, nouvelle dans le Code civil, et dans une perspective symbolique forte.

Lors des débats au Sénat sur la proposition de loi du sénateur Bruno RETAILLEAU, la garde des sceaux a indiqué que les travaux du groupe de travail devraient approfondir l'ensemble des questions posées par la réparation du préjudice écologique, au regard notamment de l'articulation d'un texte spécifique au regard du droit commun de la responsabilité civile.

L'orientation choisie par le groupe de travail ne pose aucun problème à cet égard (les règles de droit commun relatives aux faits générateurs de responsabilité s'appliqueront dans le silence du titre spécial). S'ils sont parfaitement autonomes et ne sont pas nécessairement liés à une réforme générale de la responsabilité civile, les textes proposés par le groupe de travail pourraient être intégrés sans aucune difficulté dans une telle réforme.

Sur le modèle des projets doctrinaux de réforme de la responsabilité civile, un texte général pourrait être utile à la réparation du préjudice écologique, en apportant une clarification de règles générales, applicables notamment en matière environnementale. Il pourrait, en effet, rendre le droit plus lisible et prévisible, facilitant ainsi l'intervention des assureurs qui jouent un rôle majeur en matière de responsabilité. Pourraient notamment être définies les conditions de la responsabilité civile (fait générateur, préjudice réparable, lien de causalité) qui reposent aujourd'hui sur une construction essentiellement jurisprudentielle.

Proposition de rédaction :

Titre IV ter : « Dispositions spécifiques à la réparation du dommage environnemental »

Article 1386-19 : « Indépendamment des préjudices réparés suivant les modalités du droit commun, est réparable le préjudice écologique résultant d'une atteinte anormale aux éléments et aux fonctions des écosystèmes ainsi qu'aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement.

« Pour la détermination des chefs de préjudice mentionnés à l'alinéa précédent, il y a lieu notamment de se référer à la nomenclature établie par décret ».

III - LA REPARATION DU PREJUDICE ECOLOGIQUE

En principe, la réparation du préjudice doit avoir pour objet de replacer la victime autant qu'il est possible dans la situation où elle se serait trouvée si le fait dommageable n'avait pas eu lieu⁶³. La réparation peut prendre la forme d'une réparation en nature ou d'une condamnation à des dommages et intérêts, ces deux types de mesures pouvant se cumuler afin d'assurer la réparation intégrale du préjudice.

S'agissant du préjudice écologique, le but de la réparation est de remettre l'environnement en l'état. Le principe semble donc être la réparation en nature. Toutefois, celle-ci n'étant pas toujours possible ou opportune, le versement de dommages et intérêts peut jouer un rôle complémentaire, sous condition qu'ils soient affectés exclusivement à la réparation de l'environnement dégradé.

A - LE PRINCIPE DE LA REPARATION EN NATURE

La réparation en nature a toujours été l'un des objectifs premiers visés par le code de l'environnement, ce type de réparation devant être le plus complet possible. Le principe de la réparation en nature est également affirmé par le droit communautaire et le droit international. Une fois déterminées les méthodes d'évaluation et mise en œuvre la réparation, se pose la question de son contrôle.

LA QUESTION PREALABLE DES METHODES D'EVALUATION DU PREJUDICE ET DE SA REPARATION

Certains des aspects environnementaux qui présentent une dimension à la fois symbolique et philosophique justifient l'objectif d'une réparation effective de l'environnement⁶⁴.

Participant d'une remise en état des lieux et contribuant ainsi à la pérennisation de l'environnement malgré sa dégradation, la réparation en nature est le mode de réparation le plus adapté.

L'exacte évaluation⁶⁵ du dommage causé à la nature est donc primordiale afin de mettre en œuvre la réparation de la manière la plus efficace et la plus complète.

La réparation du préjudice écologique et tout particulièrement la réparation en nature, demande une analyse fine des degrés d'atteinte à l'environnement et surtout de la faisabilité de réparer à un coût économiquement acceptable. Les méthodes d'évaluation sont dès lors l'instrument de la recherche d'adéquation entre la réalité

⁶³ Il s'agit d'un principe fondamental en droit de la responsabilité civile : la Cour de cassation rend parfois des décisions au visa du seul principe de la réparation intégrale (par exemple, Cass. Civ. 2e, 24 nov. 2011, n° 10-25133).

⁶⁴ Cependant, une évaluation monétaire peut présenter une utilité sur le plan comptable pour les entreprises, sans qu'il y ait nécessairement à craindre une marchandisation de la nature.

⁶⁵ Il s'agit ici d'évaluation de l'importance du dommage d'un point de vue environnemental et non pas d'évaluation économique.

du dommage subi par l'environnement et les possibilités de réparation. L'étude porte alors sur une comparaison entre la situation initiale du site ayant subi une atteinte et la situation telle qu'elle est issue du dommage.

Compte tenu de la spécificité du préjudice écologique, la réparation pose de nombreux problèmes, notamment de méthodologie, qui pèsent considérablement sur la nature des mesures de réparation qui peuvent être imposées.

Le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a développé, à cet égard, des mécanismes d'analyse permettant de déterminer au mieux la nature, l'étendue et la durée d'un dommage à l'environnement.

Sans entrer dans le détail des méthodes scientifiques utilisées, peuvent être employées :

- les méthodes d'équivalence⁶⁶, recommandées en priorité par la directive 2004/35/CE et la LRE, selon lesquelles on raisonne sur la globalité du milieu naturel endommagé durant toute la durée d'impact du dommage ;

- l'approche par la valeur, dont l'objectif est de dimensionner le projet en raisonnant non pas sur le système écologique, mais sur un service rendu à l'homme par la nature (par exemple, un service récréatif comme la pêche de loisir) sur l'ensemble de la durée d'impact du dommage ;

- les méthodes classiques d'évaluation monétaire qui ne reposent pas sur la quantification du dommage, mais qui donnent une valeur économique (en euros) à un bien environnemental dégradé. En ne se basant pas sur le dommage effectif, ces méthodes aboutissent soit à sa sous-évaluation, soit à sa sur-évaluation.

Parmi ces trois méthodes, le commissariat général au développement durable (CGDD) du ministère en charge de l'écologie, utilise en priorité les méthodes d'équivalence, puis, dans les cas où ces méthodes ne sont pas possibles, l'approche par la valeur. En dernier recours, la méthode de l'évaluation monétaire est mise en œuvre.

Il existe d'autres méthodes d'évaluation des dommages en France et à l'étranger qui peuvent évaluer le préjudice écologique et que le CGDD recense actuellement.

L'ensemble de ces méthodes fera l'objet d'un guide opérationnel sur leur utilisation pratique, à destination de l'appareil judiciaire (magistrats, avocats, experts judiciaires).

Le groupe de travail estime qu'il convient, dans le cadre d'une mise en place de mécanismes de droit civil permettant la réparation du préjudice écologique, d'utiliser les méthodes d'évaluation qui seront préconisées par les différents services du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

1. LA REPARATION EN NATURE : UNE PRIORITE

⁶⁶ Le terme d'équivalence doit être ici entendu dans un sens d'équivalence des fonctions écologiques.

En droit commun de la responsabilité civile, la réparation en nature doit être spécifiquement propre à supprimer, réduire ou compenser autant que possible le dommage⁶⁷. Le Code civil est pourtant particulièrement lacunaire sur les modalités de réparation d'un dommage. En particulier, l'article 1142 de ce code relatif à l'exécution en nature du contrat⁶⁸ est insuffisant et le régime juridique de la réparation en nature est totalement prétorien. La jurisprudence de la Cour de cassation reconnaît en principe depuis longtemps aux juges du fond un pouvoir souverain d'appréciation pour choisir la forme de la réparation. Il était donc classiquement décidé que le juge peut prononcer une réparation en argent quand une réparation en nature est demandée⁶⁹, et inversement.

Cette liberté de choix trouve actuellement des limites :

- impossibilité matérielle⁷⁰, juridique⁷¹ ou morale⁷² ;
- adéquation de la mesure à la réparation du préjudice, contrôlée par la Cour de cassation ; actuellement, en pratique, les juridictions privilégient la réparation pécuniaire⁷³ ;
- le juge ne peut imposer la réparation en nature à la victime qui ne la demande pas, en application du principe dispositif. C'est désormais la jurisprudence de la Cour de cassation⁷⁴.

Compte tenu de la nature du préjudice écologique et du but poursuivi, il est indispensable de s'écarter de ces solutions et de poser le principe de la priorité à la réparation en nature, dérogeant ainsi au droit commun de la responsabilité civile.

Cette idée du Club des juristes a été reprise par la proposition de loi du sénateur Bruno RETAILLEAU adoptée par le Sénat le 16 mai 2013 dans la rédaction en ces termes d'un article 1386-20 alinéa 1^{er} : « *La réparation du dommage à l'environnement s'effectue prioritairement en nature* ».

⁶⁷ Cette formulation est celle retenue par les articles 1369 du projet CATALA et 51 du projet TERRE.

⁶⁸ Seul l'article 1142 du Code civil évoque l'exécution en nature du contrat : « *toute obligation de faire ou de ne pas faire se résout en dommages et intérêts en cas d'inexécution de la part du débiteur* », qui se distingue de la réparation en nature dont certains éminents auteurs contestent la pertinence en matière contractuelle.

⁶⁹ Ex : Civ. 1^{ère}, 30 juin 1985, n°63-10566 : le débiteur d'une obligation de faire peut échapper à l'exécution forcée dans les termes des art. 1142 et suivants qui régissent ces obligations, et les tribunaux peuvent d'office substituer une réparation en argent à l'exécution en nature seule demandée. Mais en sens contraire : Civ. 3^{ème}, 19 fév. 1970, n°68-13866.

⁷⁰ Par exemple, la réparation de la perte d'un membre, ou remplacement d'un bien unique.

⁷¹ Ainsi, en matière contractuelle, un tiers de bonne foi possède un droit acquis qui paralyse l'exécution du contrat en vertu d'une promesse de vente ; article 1142 du Code civil.

⁷² Restriction importante à la liberté de la victime, ou du responsable. Par exemple, celui-ci peut être condamné à publier le jugement, mais pas à faire ses excuses à la télévision.

⁷³ Néanmoins, la réparation en nature tend à s'imposer lorsqu'elle permet de tarir la source du dommage : ainsi, la Cour de cassation a imposé aux juges du fond de faire prévaloir la réparation en nature, lorsqu'elle est demandée, sur les dommages et intérêts en matière de constructions irrégulières ou pour la violation d'une clause de non concurrence.

⁷⁴ Par exemple, Civ. 2^{ème}, 18 mars 2010, n° 09-13378.

Bien que le choix d'une telle priorité puisse prêter à discussion puisque toute réparation en nature impliquera un financement soit par l'auteur du dommage, soit par un tiers, le groupe de travail a tenu à la réaffirmation de ce principe.

Le principe de la réparation en nature du préjudice écologique permet tout d'abord d'assurer une restauration du milieu, qui est l'objectif recherché par la réparation en matière environnementale. En outre, ce choix paraît plus cohérent avec la LRE qui pose le principe de la réparation en nature. Enfin, le caractère non marchand de la nature et les incertitudes liées à l'évolution des conséquences dommageables de l'atteinte à l'environnement⁷⁵ rendent difficile l'évaluation monétaire du préjudice écologique.

La portée de ce principe est évidente : il permet notamment au juge d'ordonner une mesure de réparation en nature, en autorisant, le cas échéant, le demandeur à prendre lui-même les mesures de réparation en nature aux frais du responsable⁷⁶ (celui-ci pouvant être condamné à faire l'avance des sommes nécessaires), le responsable d'une pollution n'étant pas toujours le mieux placé pour y remédier. La réparation en nature présente enfin l'avantage de ne pas être aussi figée qu'une condamnation à des dommages et intérêts affectés à la protection de l'environnement, dont le montant peut s'avérer insuffisant au fur et à mesure de l'exécution.

Le groupe de travail s'est ensuite interrogé sur l'opportunité de préciser, comme le suggérait le Club des juristes, les modalités de la réparation en nature développées dans le code de l'environnement : réparation primaire, complémentaire et compensatoire⁷⁷. Le groupe de travail a fait le constat que les juristes civilistes seraient peut-être peu familiers de ces notions environnementalistes alors que celles-ci correspondent à des réalités parfaitement identifiables pour les professionnels de l'environnement.

⁷⁵ Là encore, en matière de dommage corporel, cet obstacle n'est pas dirimant : même en l'absence de consolidation de l'état de santé de la victime, des dommages et intérêts peuvent être alloués, le cas échéant à titre de provision.

⁷⁶ Les articles 1369-1 du projet CATALA et 51 du projet TERRE proposent d'ailleurs de consacrer dans la loi une telle solution en droit commun.

⁷⁷ Article L. 162-9 du code de l'environnement : « Les mesures de réparation des dommages affectant les eaux et les espèces et habitats mentionnés aux 2° et 3° du 1 de l'article L. 161-1 visent à rétablir ces ressources naturelles et leurs services écologiques dans leur état initial et à éliminer tout risque d'atteinte grave à la santé humaine. L'état initial désigne l'état des ressources naturelles et des services écologiques au moment du dommage, qui aurait existé si le dommage environnemental n'était pas survenu, estimé à l'aide des meilleures informations disponibles.

La réparation primaire désigne toute mesure par laquelle les ressources naturelles et leurs services visés au premier alinéa retournent à leur état initial ou s'en approchent. La possibilité d'une réparation par régénération naturelle doit être envisagée.

Lorsque la réparation primaire n'aboutit pas à ce retour à l'état initial ou à un état s'en approchant, des mesures de réparation complémentaire doivent être mises en œuvre afin de fournir un niveau de ressources naturelles ou de services comparable à celui qui aurait été fourni si le site avait été rétabli dans son état initial. Elles peuvent être mises en œuvre sur un autre site, dont le choix doit tenir compte des intérêts des populations concernées par le dommage.

Des mesures de réparation compensatoire doivent compenser les pertes intermédiaires de ressources naturelles ou de services survenant entre le dommage et la date à laquelle la réparation primaire ou complémentaire a produit son effet. Elles peuvent être mises en œuvre sur un autre site et ne peuvent se traduire par une compensation financière ».

Trois options ont donc été envisagées :

- la première consistant en un renvoi au code de l'environnement, ce qui présente un risque en termes de lisibilité du droit ;
- la deuxième consistant à développer au sein même du Code civil, les notions employées, ce qui s'éloignerait de la rédaction traditionnelle de ce code ;
- la troisième consistant à seulement reprendre les notions, le renvoi au code de l'environnement étant alors implicite.

Cette troisième option est celle retenue par le groupe de travail.

2. LE CONTROLE DE LA REPARATION EN NATURE

En matière de responsabilité environnementale, alors qu'il s'agit de réparer l'atteinte à un bien commun, la réparation doit plus qu'ailleurs faire l'objet d'un contrôle strict. L'objectif d'un tel contrôle est de s'assurer de la réalité et du caractère intégral de la réparation ordonnée.

Une uniformité des modalités de contrôle semble nécessaire pour éviter une inégalité de traitement. Il convient de préciser qui est le mieux placé pour assurer le contrôle de la réparation et selon quels mécanismes juridiques.

Outre les possibilités d'un contrôle par l'autorité administrative⁷⁸, qui sont prévues par la LRE, le groupe de travail a identifié deux principales options, qui ne sont pas exclusives l'une de l'autre : un contrôle par la Haute autorité environnementale - si cette option était retenue - ou par le fonds de réparation environnementale (*v. infra*) ou encore un contrôle par le juge.

* La première option serait l'appel à la Haute autorité environnementale ou au Fonds de réparation environnementale, qui pourrait recevoir mission, avec le concours d'un comité technique et scientifique disposant des moyens adaptés, de veiller à la bonne exécution de la mesure de réparation ordonnée par le juge lors du paiement des travaux effectués, ce qui ne serait qu'une application spécifique de la règle du service fait.

Cette solution permettrait également d'éviter une durée de procédure éventuellement excessive et ainsi d'atténuer le risque de « disparition » de certaines parties au cours de celle-ci. Cela faciliterait le suivi d'opérations techniques et permettrait d'échapper partiellement à une certaine complexité procédurale. Pour ces raisons, l'intervention de la Haute autorité environnementale apparaît particulièrement opportune, d'autant qu'elle pourrait intégrer ou associer la société civile au contrôle de la remise en état, mettant en œuvre le principe de participation du public.

La possibilité d'un retour devant le juge demeure une option possible à l'issue de cette phase administrative (« clause de retour »). Mais il est alors nécessaire, pour

⁷⁸ Il pourrait être envisagé le recours au préfet de région pour assurer la mise en œuvre des décisions du juge, en raison de sa compétence spéciale et de sa capacité à mobiliser et coordonner l'ensemble des services et agences de l'Etat sur un territoire donné.

que le juge puisse correctement exercer sa mission, qu'il dispose d'un appui technique.

* La seconde option est de confier le contrôle de l'exécution des mesures de réparation au juge, éclairé par l'expertise.

En effet, si la décision du juge emporte une définition des conditions de réalisation des mesures de réparation, elle n'emporte pas *de facto* un contrôle de son exécution par le juge.

La difficulté est qu'en pratique, l'expert désigné au cours de l'instance sera dessaisi une fois sa mission terminée. De plus, le constat de bonne fin est peu utilisé, car il aboutit à confier à l'expert un rôle de maître d'œuvre qui peut engager sa responsabilité.

Si le préjudice n'est pas encore stabilisé ou entièrement découvert, il peut être envisagé, comme en matière de réparation du dommage corporel, que des condamnations à verser des provisions interviennent au cours de la mise en œuvre de la réparation. La juridiction ne serait dessaisie du dossier qu'à l'issue de l'achèvement de la mesure de réparation ordonnée. Le juge pourrait notamment condamner à une exécution sous astreinte⁷⁹ de la réparation.

Si le coût de la réparation est définitivement fixé par le juge, le montant de la condamnation pourrait être versé par « tranches », successives auprès d'un fonds⁸⁰, qui devrait être attiré à la procédure pour que la décision lui soit opposable. Le fonds, sur justificatifs, débloquerait le paiement, au fur et à mesure de l'exécution de la réparation.

Dans le cadre de décisions définitives, on peut également envisager que le contrôle de l'exécution des décisions du juge soit confié à un juge spécialisé traitant du fond du litige, en dérogeant ainsi au droit commun qui confie cette mission de contrôle de l'exécution au juge de l'exécution.

Toutefois, il y a lieu de souligner que les dispositions en vigueur prévoient que le juge de l'exécution est saisi en cas de difficulté d'exécution ou lorsque le juge du fond a omis d'assortir l'obligation de réparation en nature d'une astreinte. Si le juge du fond souhaite absolument conserver le contentieux de l'exécution de son jugement, il lui est en effet possible d'ordonner une astreinte et de s'en réserver la liquidation.

B - LA REPARATION PECUNIAIRE : UN ROLE COMPLEMENTAIRE

Dans certains cas déterminés, il est fait exception au principe de la réparation en nature. C'est donc sous forme de dommages et intérêts que s'effectue la réparation de l'environnement, ce qui amène à s'interroger sur l'opportunité de la création d'un fonds.

⁷⁹ Celle-ci pouvant éventuellement profiter au fonds.

⁸⁰ La question qui se pose est de savoir avec quel contrôle : celui d'un juge ou d'un conseil scientifique et technique ?

1. LES EXCEPTIONS AU PRINCIPE DE LA REPARATION EN NATURE

Le groupe de travail a posé quelques exceptions au principe de réparation en nature, qui n'ont pas de spécificité environnementale et reprennent certaines propositions des projets de réforme de la responsabilité civile élaborés par les professeurs TERRE et CATALA⁸¹ en vue de combler le silence du Code civil sur ce point :

- l'impossibilité juridique (telle que l'impossibilité de prononcer l'interdiction d'une activité faisant l'objet d'une autorisation administrative) ou matérielle (en cas de dommage irréversible tel que la disparition d'une espèce endémique) ;
- l'insuffisance de la réparation en nature : les mesures de réparation en nature et les dommages et intérêts peuvent se compléter pour assurer la réparation intégrale du préjudice ;
- le caractère déraisonnable des mesures : le groupe de travail a choisi d'exclure les mesures de réparation en nature qui auraient un coût disproportionné, économiquement inacceptable ; une telle réserve est également apparue cohérente avec la directive 2004/35/CE qui évoque les « options raisonnables » de réparation que l'autorité compétente doit identifier et correspond à une formule usuelle en matière environnementale.

2. LE PRINCIPE D'AFFECTATION DES DOMMAGES ET INTERETS

Le groupe de travail considère que dans les hypothèses où la réparation en nature est écartée ou insuffisante, des dommages et intérêts doivent être alloués.

Le droit commun de la responsabilité civile consacre le principe de non affectation des dommages et intérêts, c'est-à-dire que la victime est libre de disposer des sommes versées. Compte tenu du caractère non personnel du préjudice écologique, le groupe de travail a jugé opportun, comme le Club des juristes et la proposition de loi de M. le sénateur Bruno RETAILLEAU, de prévoir une dérogation à ce principe en la matière.

De même que le principe de la priorité à la réparation en nature ne se justifie que pour les postes de préjudices visés par le nouveau titre IV ter, une telle dérogation au principe de non affectation doit être limitée à ces mêmes postes de préjudices⁸².

La majorité du groupe de travail a, après discussion, choisi que les dommages et intérêts puissent être alloués en priorité au demandeur, afin notamment de ne pas priver les associations de défense de l'environnement de la qualité de créancier et d'encourager leur action. Ces associations ont en effet souvent de bonnes connaissances techniques et de certains contextes locaux et permettent de faire évoluer le droit en matière environnementale. Le jugement pourra prévoir que le

⁸¹ Articles 1388 à 1389-1 du projet CATALA et articles 50 et 51 du projet TERRE.

⁸² Notamment, le groupe de travail n'a pas jugé opportun de revenir sur la jurisprudence qui alloue aux associations des dommages et intérêts dont elles ont la libre disposition, sur le fondement de l'article L.142-4 du code de l'environnement.

versement des dommages et intérêts interviendra au fur et à mesure de la réalisation effective des actions de remise en état.

Subsidiairement, le juge pourrait toutefois, en fonction des éléments fournis par les parties, et notamment de l'incapacité du demandeur à assumer lui-même la mesure de réparation, allouer ces sommes à un Fonds de réparation environnementale.

Le groupe de travail a enfin évoqué l'hypothèse où un juge prononcerait une mesure de réparation en nature, qui finalement s'avèrerait impossible. Il semble important de pouvoir convertir cette mesure en dommages et intérêts, sans que puisse être opposée l'autorité de la chose jugée. Toutefois, il n'apparaît pas utile de prévoir une disposition légale spécifique, dans la mesure où il s'agit d'un problème de construction de la décision : le juge peut prévoir dans son jugement une réparation en espèces à titre subsidiaire, pour le cas où la réparation en nature s'avèrerait impossible.

Article 1386-22 : « La réparation des préjudices visés à l'article 1386-19 (définition du préjudice écologique pur) s'effectue par priorité en nature, par des mesures de réparation primaire, complémentaire et le cas échéant, compensatoire.

En cas d'impossibilité, d'insuffisance ou de coût économiquement inacceptable d'une telle réparation, le juge alloue des dommages et intérêts affectés à la protection de l'environnement. Subsidiairement, ces dommages et intérêts sont alloués au Fonds de réparation environnementale [ou à la Haute autorité environnementale] à des fins exclusives de réparation environnementale ».

On peut souligner qu'il s'agit d'une proposition parfaitement autonome, mais qui pourrait également s'inscrire utilement dans une réforme plus générale de la responsabilité civile : les règles propres à la réparation du préjudice écologique pourraient trouver leur place aux côtés de règles prenant en compte la spécificité d'autres types de dommages (dommage corporel ou matériel), à la suite de règles plus générales clarifiant, dans un objectif de sécurité juridique, les modalités de la réparation (principe de la réparation intégrale, règles générales sur la réparation en nature et sur les dommages et intérêts), qui reposent aujourd'hui sur une construction essentiellement jurisprudentielle.

3. LE FONDS DE REPARATION ENVIRONNEMENTALE

Le fonds de réparation environnementale apparaît comme une nécessité. Sa nature et ses missions dépendront de la création éventuelle de la Haute autorité environnementale et de son financement.

a) Une nécessité

La question de la création d'un fonds de réparation de l'environnement est indissociable des modalités de réparation du préjudice écologique. Elle ne se pose, en principe (sous réserve de la gestion du produit des amendes civiles, voir *infra*), que lorsque la réparation en nature étant à l'évidence impossible ou ne pouvant être

opérée par l'auteur du dommage ou l'auteur du recours, la réparation du préjudice écologique se traduit par une compensation financière.

Comment gérer le produit de cette compensation financière ?

Dans la proposition de loi votée par le Sénat, il est prévu que cette somme est « versée à l'Etat ou à un organisme désigné par lui et affectée, dans les conditions prévues par un décret en Conseil d'Etat, à la protection de l'environnement ».

Le groupe de travail rejoint ces conclusions sur certains principes : les compensations financières doivent être affectées à la réparation de l'environnement et elles ne peuvent donc être versées aux requérants que s'ils utilisent le produit de ces compensations pour effectuer cette réparation et ceci de manière contrôlée.

En revanche, le groupe de travail est défavorable au versement de ces fonds à l'Etat et ne retient que la seconde proposition, celle du versement à un organisme désigné par l'Etat. Cette solution apparaît en effet la seule qui garantisse l'affectation des dommages et intérêts et autres produits perçus à la réparation de l'environnement.

Le juge civil n'ayant pas vocation à manier des sommes d'argent affectées à une réparation, *a fortiori* dans un domaine très technique comme celui de l'environnement, la création d'un fonds dédié apparaît comme une nécessité.

Le groupe de travail a examiné plusieurs possibilités de dénomination pour cet organisme : le Fonds de restauration environnementale, le Fonds de garantie de l'environnement, le Fonds de réparation environnementale, le Fonds de protection de l'environnement ou le Fonds environnemental. Compte tenu des incidences juridiques des dénominations précédentes et dès lors que la notion de réparation est consacrée en droit civil et reprise par la LRE, le groupe de travail a finalement opté pour : « Fonds de réparation environnementale ».

Sa nécessité étant évidente, les interrogations ont porté principalement sur le choix de sa forme juridique, de sa structure et sur les modes de financement dont il apparaît qu'elles dépendent, pour l'essentiel, de la réponse apportée à la question de la création de la Haute autorité environnementale.

b) La nature et les missions du fonds dans l'hypothèse où serait instituée une Haute autorité environnementale

Dans l'hypothèse où serait créée la Haute autorité environnementale proposée par le groupe de travail, la mission du Fonds serait limitée.

En effet la Haute autorité environnementale ayant la personnalité juridique et pouvant engager les actions en réparation du préjudice écologique, celle-ci serait habilitée à encaisser, gérer et redistribuer les dommages et intérêts et autres produits des condamnations des auteurs de dommage.

Le Fonds de réparation environnementale qui serait alors créé aurait simplement une fonction comptable, permettant d'isoler au sein des comptes de la Haute autorité

environnementale les ressources et les charges liées à la réparation de l'environnement et ainsi de garantir l'affectation des produits des condamnations.

La formule mise en place pourrait s'inspirer du fonds d'indemnisation des commissaires enquêteurs créé par le décret n° 2002-1341 du 5 novembre 2002 *relatif à la désignation et à l'indemnisation des commissaires-enquêteurs*. Celui-ci constitue une simple ligne spécifique créée au sein des comptes de la Caisse des dépôts et consignations. Lorsqu'une provision affectée à l'indemnisation des commissaires enquêteurs est allouée par le tribunal administratif et mise à la charge du maître d'ouvrage, la somme est versée à la CDC, laquelle assure l'encaissement et le décaissement. En revanche, ce fonds n'a pas la personnalité morale. La réponse à la question de savoir si ce compte doit être ou non géré par un comité de gestion dépendra de l'organisation de la Haute autorité environnementale. La structure apparaît ainsi simple, efficace, souple et peu coûteuse pour le budget de l'Etat.

c) La nature et les missions du fonds dans l'hypothèse où ne serait pas instituée une Haute autorité environnementale

A défaut de création de la Haute autorité environnementale, le statut et les missions du Fonds de réparation environnementale doivent être conçus de manière beaucoup plus ambitieuse.

Il conviendrait alors de confier au fonds, qui serait doté de la personnalité morale, une mission générale de protection de l'environnement, lui ouvrant la possibilité d'engager des actions en responsabilité environnementale, d'intervenir systématiquement en cas de litige, de surveiller la réparation et l'emploi des dommages et intérêts affectés (dans le cas où l'auteur est solvable mais où la réparation en nature est impossible), de préfinancer les expertises, voire d'indemniser lui-même lorsque le responsable est insolvable ou inconnu.

Le fonds pourrait choisir la personne en charge de la réparation, ce qui n'exclut pas qu'il confie cette mission au requérant (par exemple une association).

Le fonds pourrait agir en justice soit en exerçant une action récursoire à l'encontre des responsables après avoir financé les mesures de réparation environnementale, soit en étant appelé en la cause. Le groupe de travail a également envisagé qu'une personne ayant un intérêt, puisse saisir le fonds afin que ce dernier agisse en justice. Le Fonds de réparation environnementale devrait, en outre, être systématiquement informé des instances dans lesquelles il serait susceptible d'intervenir au titre du Titre IV ter du Code civil tel que l'envisage le groupe de travail.

Cette hypothèse implique évidemment que le Fonds de réparation environnementale dispose des ressources adaptées, s'inspirant ainsi en tout ou en partie de fonds de protection de l'environnement qui existent à l'étranger tels que notamment : « *Fonds pour dommages à l'environnement* » (Canada), « *United States Environmental Protection Agency* » ou « *Superfund* » (Etats-Unis d'Amérique), « *Fundo Nacional do*

Meio Ambiente » (Brésil), « *Fonds suisse pour le paysage, Fonds pour la protection de l'environnement* » (Luxembourg), « *Miljøstyrelsen* » (Danemark)⁸³ ...

La question s'est également posée au groupe de savoir s'il s'agissait de créer un nouveau fonds spécifique ou de l'adosser à un fonds existant.

Il existe, en France, beaucoup de fonds distincts ayant des natures juridiques différentes : Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages (FGAO), Fonds de garantie des victimes des actes de terrorisme et d'autres infractions (FGTI), Fonds d'Indemnisation des Victimes de l'Amiante (FIVA), Office national d'indemnisation des accidents médicaux (ONIAM). Certains fonds de garantie, comme le FGAO, exercent des missions dans des domaines différents. Mais les fonds de garantie existants indemnisent des victimes individuelles, si bien que la transposition en matière de préjudice écologique pur des règles qui les gouvernent n'est pas simple.

Le groupe de travail n'a donc pas retenu cette hypothèse.

Le recours au Fonds de prévention des risques naturels majeurs (dit Fonds « Barnier »)⁸⁴ a été évoqué, mais celui-ci répond à une autre finalité puisque ce fonds intervient en cas de catastrophes naturelles, notamment en matière de plans de prévention des inondations. Ses capacités financières sont limitées. De plus, il est abondé par une cotisation d'assurance obligatoire mais permet une réparation lorsque les capacités assurantielles classiques (plafond qui s'établit souvent à un million d'euros) sont dépassées.

Compte tenu de l'objet spécifique du Fonds Barnier et de son mode de financement, le recours à celui-ci ne paraît pas adapté aux missions que le groupe de travail propose d'impartir au Fonds de réparation environnementale.

Compte tenu de ces données, le groupe de travail considère que le Fonds de réparation environnementale, s'il n'était pas adossé à la Haute autorité environnementale, soit constitué sous forme d'établissement public.

d) Le financement du fonds

Plusieurs hypothèses ont été envisagées par le groupe de travail :

- il pourrait tout d'abord être envisagé de financer le fonds par une contribution assise sur les cotisations ou les **primes d'assurance** (comme par exemple le FGTI ou le FGAO). Il s'agirait donc d'instaurer un nouveau prélèvement obligatoire, qui pour être efficace devrait reposer sur une assurance obligatoire. L'option d'une telle obligation n'a pas été retenue dans le cadre de la transposition de la directive 2004/35/CE ;

⁸³ Une annexe du présent rapport mentionne les sites internet de chacun de ces fonds.

⁸⁴ Le Fonds de prévention des risques naturels majeurs fut créé par la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et se trouve à l'article L. 561-3 du code de l'environnement.

- le groupe de travail a pris pleinement conscience que l'alternative d'un **financement par l'État** apparaissait délicate dans le contexte budgétaire contraint actuel ;

- le Fonds de réparation environnementale pourrait être abondé par des **dommages-intérêts punitifs** en cas de faute manifestement délibérée⁸⁵, et pour partie par les **dommages et intérêts** qui lui seraient versés par le juge et qui seraient affectés obligatoirement à la protection de l'environnement. De même, le fonds pourrait être abondé par les **astreintes** ordonnées puis liquidées par le juge et réglées par l'auteur du dommage ainsi que par des **amendes civiles**⁸⁶.

Afin de permettre l'effectivité immédiate du fonds, l'idée a été proposée de lui attribuer certaines **amendes prononcées en répression d'infractions pénales** environnementales sur le modèle du Fonds canadien pour dommages à l'environnement (FDE), le produit des **avoirs confisqués** et le montant des **amendes transactionnelles** visées à l'article L.173-12 du code de l'environnement.

Le Fonds pourrait également bénéficier de **dons et legs, dations en paiement, subventions de toute nature** et compte tenu de l'intérêt de sa mission et de la visibilité de ses actions, il n'est pas irréaliste de penser qu'il pourrait bénéficier de manière non négligeable des ressources du **mécénat**.

Il a été acté que le principe du recours au fonds avait toute sa légitimité dans le Code civil, mais qu'en revanche, sa création, sa nature, son organisation et son fonctionnement ainsi que son financement, relevaient davantage d'un autre code.

C - DISSUASION ET PREVENTION

En matière d'environnement plus qu'en d'autres domaines, la prévention s'impose. Encore plus en amont, la dissuasion est de nature à empêcher la survenance du dommage.

1. PREVENIR LE DOMMAGE

La prévention du dommage revêt une importance particulière en matière environnementale, dans la mesure où les atteintes à l'environnement peuvent avoir des conséquences irréversibles.

Le droit commun de la responsabilité civile consacre déjà le caractère réparable de menaces imminentes de dommage, en raison de leur caractère certain : ainsi, la

⁸⁵ Article 1371 du projet CATALA.

⁸⁶ Le groupe de travail s'est accordé pour indiquer que les recettes issues de l'amende civile soient affectées exclusivement à la réparation environnementale et non pas reversées dans le budget général de l'Etat. Le mécanisme d'amende civile aurait ainsi vocation à constituer la principale ressource du fonds de garantie de l'environnement.

réparation des préjudices résultant d'un dommage imminent ne se heurte pas à la prohibition de l'indemnisation du préjudice hypothétique⁸⁷.

Le code de l'environnement même prévoit également que la menace imminente d'un dommage peut causer un préjudice : selon l'article L.162-2 du code de l'environnement, « *une personne victime d'un préjudice résultant d'un dommage environnemental ou d'une menace imminente d'un tel dommage ne peut en demander réparation sur le fondement du présent titre* ».

Le groupe de travail a envisagé plusieurs approches possibles.

1. Une première approche consisterait à considérer que ces préjudices sont d'ores et déjà indemnisables puisque subjectifs et désignés comme tels dans l'économomenclature (I, A, 2). Dans ce cas, il ne serait pas nécessaire de faire référence à la menace d'atteinte à l'environnement dans le Code civil. Cette option minimaliste a été écartée par le groupe de travail.

2. Les membres du groupe de travail ont privilégié une approche plus volontariste, consistant à marquer dans la loi le caractère réparable des dépenses engagées pour éviter la survenance d'un dommage ou son aggravation.

Il est apparu nécessaire de reconnaître le caractère réparable de telles dépenses, afin de consacrer dans la loi la jurisprudence de la Cour de cassation, tout en posant des limites : imminence du dommage et caractère raisonnable des dépenses engagées.

Le groupe de travail a considéré, tout comme le Sénat lorsqu'il a débattu le 16 mai 2013 de la proposition de loi du sénateur RETAILLEAU, qu'il était donc opportun de reprendre la proposition formulée par l'article 1344 du projet CATALA : « *Les dépenses exposées par le demandeur pour prévenir la réalisation imminente d'un dommage ou pour éviter son aggravation, ainsi que pour en réduire les conséquences, constituent un préjudice réparable dès lors qu'elles ont été raisonnablement engagées* »⁸⁸.

⁸⁷ Par ex. : Cass. 2^e civ., 19 octobre 2008, n° 05-16.005 : « *risque de désordres de nature à entraîner la menace d'un dommage imminent et certain, nécessitant la réalisation de travaux propres à éviter sa réalisation* ».

La jurisprudence a considéré qu'un risque d'éboulement, causé par des excavations et constaté par expert, causait un préjudice certain car « portant en lui-même les conditions de sa réalisation » (Cass. 2^e civ., 15 mai 2008, n°07-13483 : « *Mais attendu qu'en retenant, par motifs propres et adoptés, qu'il résulte du rapport d'expertise non contesté que les excavations réalisées sur la parcelle de M. X... présentent un risque pour le fonds Y..., ayant occasionné la création de masses instables nécessitant une purge ainsi que la mise en place d'une parade confortative, la cour d'appel a, par ces seuls motifs, caractérisé un préjudice portant en lui-même les conditions de sa réalisation dont elle a souverainement apprécié le montant de la réparation intégrale* »). On peut considérer que ce n'est pas le risque de dommage qu'on indemnise, mais plus exactement les frais engagés pour prévenir un risque imminent de dommage, qui constituent donc un préjudice certain.

⁸⁸ Les deux grands projets européens de réforme de la responsabilité civile consacrent également de telles dispositions :

- l'article 2:104 des « *Principes de droit européen de la responsabilité civile* » (« *Principles of european tort law* », en abrégé PETL, Wien 2005) élaborés par l'*European group on tort law* (groupe dit de Tilburg et de Vienne).

- article VI. – 1:102 du « *Draft common frame of reference* » (DCFR) élaboré en 2008 par le *Study group on a european civil code*, sous la direction de C. VON BAR, E. Clive et H. SCHULTE-NOLKE.

Certes, de telles dispositions ne sont pas propres au dommage environnemental et auraient vocation à s'appliquer à l'ensemble du droit commun de la responsabilité civile. Toutefois, les membres du groupe de travail ont souhaité envisager le préjudice écologique dans tous ses aspects et ne pas se priver des outils juridiques les plus pertinents et les plus efficaces.

3. Dans ce même objectif, le groupe de travail a envisagé d'appréhender de façon plus complète la prévention du dommage, en consacrant en outre un régime de **cessation de l'illicite**.

La cessation de l'illicite désigne toute sanction ayant pour objet ou pour effet de prévenir ou de faire cesser une situation de fait contraire au droit. Comme l'a souligné le Professeur Cyril BLOCH⁸⁹, les mesures tendant à la cessation de l'illicite se distinguent de la réparation en nature en ce qu'elles agissent sur la source et non sur les effets du fait délictueux. Par exemple, lorsqu'un tribunal ordonne la suppression d'un écrit portant atteinte à la vie privée, il ordonne la suppression de l'illicite. En revanche, la publication d'un communiqué faisant état de la condamnation du journal constitue une mesure de réparation en nature.

En s'attaquant au fait générateur, la cessation de l'illicite prévient la réalisation de dommage, et accentue donc la fonction préventive de la responsabilité civile. Elle participe aussi à la fonction réparatrice de la responsabilité civile, en permettant d'agir sur le préjudice susceptible de résulter du trouble. Enfin, elle revêt une fonction particulière puisqu'elle contribue à rétablir un état de choses conforme à la légalité.

Ainsi, l'action en cessation de l'illicite permet non seulement de réparer un préjudice, mais aussi d'éviter sa survenance, en ordonnant toute mesure (par exemple la fermeture d'une entreprise) de nature à faire cesser le trouble illicite. L'intérêt d'une telle action est également qu'elle puisse être engagée à l'encontre du fautif mais également de toute personne en mesure de faire cesser l'atteinte⁹⁰.

En droit positif, les plaideurs et la jurisprudence ne distinguent pas nettement la cessation de l'illicite de la réparation en nature : la cessation de l'illicite est perçue comme une réparation en nature, ce qui permet aux juges de s'octroyer un pouvoir d'appréciation. Alors que le Professeur BLOCH⁹¹ estime qu'ils devraient ordonner la cessation de l'illicite lorsque l'illicéité est constatée, les juges apprécient l'opportunité de la mesure sollicitée et peuvent librement y substituer des dommages et intérêts (comme par exemple en matière de troubles anormaux de voisinage).

Plusieurs membres du groupe de travail ont souligné que cette question n'était pas spécifique à la matière environnementale mais que sa consécration serait une innovation importante, dépassant largement par ses effets la protection de l'environnement. Ils ont donc proposé de retenir une action en cessation d'une

⁸⁹ C. BLOCH, La cessation de l'illicite, Recherche sur une fonction méconnue de la responsabilité civile extracontractuelle, Dalloz, 2008.

⁹⁰ Par exemple, contre l'hébergeur internet pour faire fermer un site internet prônant la haine raciale.

⁹¹ Cette thèse a convaincu le groupe TERRE, qui la consacre à l'article 2 de son projet de réforme de la responsabilité civile.

atteinte à l'environnement, laissée à l'appréciation du juge et s'inspirant de l'article 9 du Code civil relatif à la protection de la vie privée :

« Le juge peut, même en référé, prescrire toutes mesures propres à empêcher ou faire cesser une atteinte illicite à l'environnement. »

Il pourrait également être envisagé de l'encadrer davantage, en limitant les mesures à celles qui sont raisonnables. Une telle solution serait également plus cohérente avec la formulation retenue pour le caractère réparable des mesures préventivement engagées. La rédaction pourrait alors être la suivante, en s'inspirant de celle du projet TERRE :

Article 1386-21 : *« Indépendamment de la réparation du dommage éventuellement subi, le juge peut prescrire les mesures raisonnables propres à prévenir ou faire cesser le trouble illicite auquel est exposé l'environnement ».*

2. DISSUADER POUR MIEUX PREVENIR

La prévention et la répression sont traditionnellement des fonctions du droit pénal et non du droit civil, qui se concentre sur la réparation.

Ainsi, le droit de la responsabilité civile français ne propose pas de sanction efficace en cas de faute grave, notamment lucrative⁹² (par exemple, l'armateur de pétrolier peut préférer payer l'amende encourue en cas de dégazage en mer plutôt que de faire pratiquer l'opération en zone portuaire, qui lui coûterait plus cher).

Dans cette hypothèse, l'alternative entre une condamnation civile purement indemnitaire et une condamnation pénale étroitement bridée par le principe de légalité des délits et des peines n'apparaît pas satisfaisante.

Le groupe de travail a donc réfléchi à une voie intermédiaire entre la voie civile classique (centrée sur la réparation des dommages), et la voie pénale (axée sur la sanction des comportements), pour répondre efficacement à certaines conduites, particulièrement dommageables pour l'environnement. Une telle sanction pourrait certes trouver à s'appliquer au-delà du préjudice écologique⁹³, mais le groupe de travail a considéré que la responsabilité environnementale pourrait fournir un cadre particulièrement adapté pour une introduction ciblée et raisonnée d'une sanction civile efficace en droit français. Deux possibilités ont été envisagées : les dommages et intérêts punitifs et l'amende civile.

a) Les dommages et intérêts punitifs

⁹² Pour P. JOURDAIN, la faute lucrative est celle « qui rapporte plus qu'elle ne coûte ». Selon B. STARK, « On appelle ainsi des fautes qui, malgré les dommages et intérêts que le responsable est condamné à payer – et qui sont calqués sur le préjudice subi par la victime – laissent à leur auteur une marge bénéficiaire suffisante pour qu'il n'ait aucune raison de ne pas les commettre ».

⁹³ Dans l'hypothèse de scandales sanitaires, par exemple.

Les dommages et intérêts punitifs constituent une sanction efficace et ont donc un effet dissuasif des comportements antisociaux. Le rapport de la commission LEPAGE⁹⁴ et les projets de réforme de la responsabilité civile élaborés par les professeurs CATALA et TERRE ont d'ailleurs formulé des propositions en ce sens⁹⁵.

D'un point de vue pratique, les dommages et intérêts punitifs permettent d'encourager la défense d'intérêts supérieurs (tels que la protection de l'environnement) par des parties privées, ce qui a comme contrepartie un risque de judiciarisation de la société, comme aux Etats-Unis où l'on constate une multiplication des actions en « *treble damages* ».

Une telle sanction présente en outre l'inconvénient d'être contraire au principe de la réparation intégrale, qui n'a certes pas de valeur constitutionnelle, mais qui constitue un des principes fondamentaux du droit de la responsabilité civile (cf. *supra*). Elle engendrerait en effet un enrichissement sans cause de la victime, à moins que l'excédent ne soit versé au Trésor public (cette possibilité étant offerte au juge dans le projet CATALA).

Elle présente également l'inconvénient de mélanger les fonctions de la responsabilité civile et de la responsabilité pénale, en instaurant une sanction punitive sans les garanties du procès pénal, et en introduisant une confusion entre l'intérêt privé et l'intérêt général.

La rédaction d'une telle mesure peut présenter des risques juridiques. Après discussion, le groupe de travail a préféré opter pour une autre solution.

b) L'amende civile

Le groupe de travail a donc, dans sa grande majorité, fait le choix de consacrer l'amende civile plutôt que des dommages et intérêts punitifs.

Comme les dommages et intérêts punitifs, l'amende civile permet en effet d'assurer une effectivité à la sanction et de dissuader la commission d'actes dommageables⁹⁶.

Mais elle présente en outre l'avantage de bien distinguer entre la responsabilité civile dont l'objet est de réparer, et les amendes dont l'objet est de sanctionner. Elle assure le respect du principe de la réparation intégrale, conformément à la tradition juridique française. Elle ne fait pas courir le risque de dérives « à l'américaine » mais incite néanmoins l'auteur à transiger pour éviter une condamnation à une amende civile.

Surtout, la reconnaissance de l'amende civile en matière environnementale permettrait de financer un Fonds de réparation environnementale (cf. *supra*). Selon le groupe de travail, les recettes issues de l'amende civile devraient être affectées

⁹⁴ Rapport de la mission confiée à C. LEPAGE, précité, proposition n° 71.

⁹⁵ L'article 1371 du projet CATALA prévoit des dommages et intérêts punitifs et l'article 54 du projet TERRE consacre des dommages et intérêts restitutoires.

⁹⁶ Cette sanction est peut-être même plus dissuasive que les dommages et intérêts punitifs, puisque les amendes civiles, contrairement aux dommages et intérêts, ne sont pas déductibles fiscalement.

exclusivement à la réparation environnementale et non pas au budget général de l'Etat.

Afin d'assurer la constitutionnalité de cette amende civile au regard du principe de légalité des délits et des peines et du principe de proportionnalité, la rédaction du texte proposé par le groupe de travail précise :

- la nature de la faute susceptible d'entraîner une telle condamnation (faute grave commise intentionnellement, notamment la faute lucrative) ;
- les modalités de calcul de l'amende (« proportionnée à la gravité de la faute commise, aux facultés contributives de l'auteur ou aux profits qu'il en aura retirés ») ;
- le plafond de l'amende, en distinguant selon les personnes physiques et morales, sur le modèle des articles L. 442-6 et L. 464-2 alinéas 3 et 4 du code de commerce⁹⁷, afin d'en assurer le caractère dissuasif ainsi que la constitutionnalité du dispositif (dans l'hypothèse notamment où il serait impossible de déterminer le profit retiré par l'auteur d'une faute lucrative).

3. PROPOSITIONS

Le groupe de travail propose sur les différents points abordés ci-dessus, les rédactions suivantes :

Article 1386-20 : « Les dépenses exposées pour prévenir la réalisation imminente d'un dommage, en éviter l'aggravation ou en réduire les conséquences peuvent

⁹⁷ L'article L. 442-6 du code de commerce ayant été jugé conforme à la Constitution (QPC n°2010-85 13 janv. 2011 et QPC n°2011-126, 13 mai 2011) : « III.-L'action est introduite devant la juridiction civile ou commerciale compétente par toute personne justifiant d'un intérêt, par le ministère public, par le ministre chargé de l'économie ou par le président de l'Autorité de la concurrence lorsque ce dernier constate, à l'occasion des affaires qui relèvent de sa compétence, une pratique mentionnée au présent article. Lors de cette action, le ministre chargé de l'économie et le ministère public peuvent demander à la juridiction saisie d'ordonner la cessation des pratiques mentionnées au présent article. Ils peuvent aussi, pour toutes ces pratiques, faire constater la nullité des clauses ou contrats illicites et demander la répétition de l'indu. Ils peuvent également demander le prononcé d'une amende civile dont le montant ne peut être supérieur à 2 millions d'euros. Toutefois, cette amende peut être portée au triple du montant des sommes indûment versées. La réparation des préjudices subis peut également être demandée. Dans tous les cas, il appartient au prestataire de services, au producteur, au commerçant, à l'industriel ou à la personne immatriculée au répertoire des métiers qui se prétend libéré de justifier du fait qui a produit l'extinction de son obligation ».

Article L. 464-2 al. 3 et 4 du code de commerce : « Les sanctions pécuniaires sont proportionnées à la gravité des faits reprochés, à l'importance du dommage causé à l'économie, à la situation de l'organisme ou de l'entreprise sanctionné ou du groupe auquel l'entreprise appartient et à l'éventuelle répétition de pratiques prohibées par le présent titre. Elles sont déterminées individuellement pour chaque entreprise ou organisme sanctionné et de façon motivée pour chaque sanction.

Si le contrevenant n'est pas une entreprise, le montant maximum de la sanction est de 3 millions d'euros. Le montant maximum de la sanction est, pour une entreprise, de 10 % du montant du chiffre d'affaires mondial hors taxes le plus élevé réalisé au cours d'un des exercices clos depuis l'exercice précédant celui au cours duquel les pratiques ont été mises en œuvre. Si les comptes de l'entreprise concernée ont été consolidés ou combinés en vertu des textes applicables à sa forme sociale, le chiffre d'affaires pris en compte est celui figurant dans les comptes consolidés ou combinés de l'entreprise consolidante ou combinante ».

donner lieu au versement de dommages et intérêts, dès lors qu'elles ont été utilement engagées ».

Article 1386-21 : « Indépendamment de la réparation du dommage éventuellement subi, le juge peut prescrire les mesures raisonnables propres à prévenir ou faire cesser le trouble illicite auquel est exposé l'environnement ».

Article 1386-23 : « Lorsque l'auteur du dommage a commis intentionnellement une faute grave, notamment lorsque celle-ci a engendré un gain ou une économie pour son auteur, le juge peut le condamner, par une décision spécialement motivée, au paiement d'une amende civile.

Cette amende est proportionnée à la gravité de la faute commise, aux facultés contributives de l'auteur ou aux profits qu'il en aura retirés.

L'amende ne peut être supérieure à 2 millions d'euros. Toutefois, elle peut être portée au décuple du montant du profit ou de l'économie réalisés.

Si le responsable est une personne morale, l'amende peut être portée à 10 % du montant du chiffre d'affaires mondial hors taxes le plus élevé réalisé au cours d'un des exercices clos depuis l'exercice précédant celui au cours duquel la faute a été commise.

Cette amende est affectée au financement du Fonds de réparation environnementale ».

SYNTHESE DES PROPOSITIONS

Les travaux du groupe de travail ont permis de dégager dix propositions visant à introduire de manière effective dans le droit civil la réparation du préjudice écologique.

Ces propositions, compatibles avec le droit déjà applicable en cas d'atteinte à l'environnement, a pour ambition de répondre aux enjeux majeurs de notre époque, que sont la prévention, la préservation et la réparation de l'environnement.

Ces dix propositions ont vocation, tant par leur contenu que par leur portée, à s'insérer dans le Code civil. Mais elles impliquent également des insertions dans le code de procédure civile, dans le code de l'organisation judiciaire et dans le code de l'environnement. Par ailleurs, elles ne sauraient être sans incidences sur la responsabilité des collectivités publiques.

PROPOSITION N° 1 : DEFINIR LE PREJUDICE ECOLOGIQUE ET CREER UN REGIME DE REPARATION DU DOMMAGE ENVIRONNEMENTAL DANS LE CODE CIVIL

La reconnaissance du préjudice écologique dans le Code civil nécessite, selon le groupe de travail, d'insérer dans le Livre troisième « *Des différentes manières dont on acquiert la propriété* » et après le titre IV bis « *De la responsabilité du fait des produits défectueux* », un nouveau titre qui serait intitulé comme suit :

Titre IV ter : « Dispositions spécifiques à la réparation du dommage environnemental »

Ce nouveau titre du Code civil débiterait par l'article suivant qui définirait le cadre juridique de la responsabilité environnementale.

Article 1386-19 : « *Indépendamment des préjudices réparés suivant les modalités du droit commun, est réparable le préjudice écologique résultant d'une atteinte anormale aux éléments et aux fonctions des écosystèmes ainsi qu'aux bénéfices collectifs tirés par l'homme de l'environnement.*

Pour la détermination des chefs de préjudice mentionnés à l'alinéa précédent, il y a lieu notamment de se référer à la nomenclature établie par décret ».

PROPOSITION N° 2 : RENFORCER LA PREVENTION DES DOMMAGES ENVIRONNEMENTAUX

Le groupe de travail souhaite améliorer, favoriser et sécuriser les actions de prévention des dommages causés à l'environnement. A cette fin, il propose l'insertion, dans le Code civil au titre IV ter, de deux articles ainsi rédigés :

Article 1386-20 : « *Les dépenses exposées pour prévenir la réalisation imminente d'un dommage, en éviter l'aggravation ou en réduire les conséquences peuvent*

donner lieu au versement de dommages et intérêts, dès lors qu'elles ont été utilement engagées ».

Article 1386-21 : *« Indépendamment de la réparation du dommage éventuellement subi, le juge peut prescrire les mesures raisonnables propres à prévenir ou faire cesser le trouble illicite auquel est exposé l'environnement ».*

PROPOSITION N° 3 : OUVRIR LARGEMENT L'ACTION EN REPARATION DU PREJUDICE ECOLOGIQUE

Le groupe de travail estime qu'il faut ouvrir largement l'action en matière de préjudice écologique en respectant ainsi les engagements internationaux de la France. Le texte présenté ci-après répond à ces nécessités :

« Sans préjudice des procédures instituées par les articles L. 160-1 et suivants du code de l'environnement, l'action en réparation des préjudices écologiques visés à l'article 1386-19 est ouverte à l'Etat, au ministère public, à la Haute autorité environnementale [ou au Fonds de réparation environnementale], aux collectivités territoriales ainsi qu'à leurs groupements dont le territoire est concerné, aux établissements publics, fondations et associations, ayant pour objet la protection de la nature et de l'environnement ».

Il réserve les hypothèses où pourraient s'appliquer concurremment ou exclusivement les dispositions de la loi n° 2008-757 du 1^{er} août 2008 sur la responsabilité environnementale.

PROPOSITION N° 4 : CREER UNE HAUTE AUTORITE ENVIRONNEMENTALE GARANTE DE LA REPARATION

Le groupe de travail souhaite la création, dans le Code civil, d'une autorité administrative indépendante garante du respect de l'environnement. Cette Haute autorité aurait une mission générale d'évaluation, de régulation et de vigilance quant à la prévention et la réparation des dommages causés à l'environnement. Ici, le groupe, dont ce n'est pas le périmètre d'intervention, n'a pas voulu préciser la composition et le statut de cette instance qui devraient s'inspirer du modèle des autorités administratives indépendantes. L'idée avancée est de fusionner des entités déjà existantes ayant des fonctions distinctes mais de même nature afin d'avoir une empreinte budgétaire moindre.

Le groupe de travail tient à souligner l'importance qu'aurait la création de cet organisme doté des moyens d'expertise indépendants, dédié à l'application des principes posés par la Charte de l'environnement pour une mise en œuvre effective de la responsabilité en cas de préjudice écologique.

PROPOSITION N° 5 : PREVOIR DES REGLES DE PRESCRIPTION SPECIFIQUES

Le groupe de travail propose la création et l'insertion d'un nouvel article 2226-1 au sein du Code civil. Cet article serait rédigé comme suit :

Article 2226-1 : « *L'action en responsabilité tendant à l'indemnisation des préjudices réparables en vertu du titre IV ter du présent code, se prescrit par dix ans à compter du jour où le titulaire de l'action a connu ou aurait dû connaître la manifestation du dommage causé à l'environnement* ».

Il conviendrait de même d'opérer une modification de l'article 2232, alinéa 2 du Code civil, en y ajoutant la mention « 2226-1, » après la référence à l'article « 2226 ». Il serait enfin opportun d'aligner la rédaction de l'article L. 152-1 du code de l'environnement sur celle du nouvel article 2226-1 du Code civil (dans la mesure où c'est à l'article L. 161-4 du code de l'environnement que la directive 2004/35/CE a été transposée).

PROPOSITION N° 6 : SPECIALISER LE JUGE DE LA REPARATION DU DOMMAGE ENVIRONNEMENTAL

Afin de spécialiser des juridictions de première instance et d'appel en matière de responsabilité environnementale, le groupe de travail propose d'insérer dans le code de l'organisation judiciaire un article ainsi rédigé :

« Le siège et le ressort des tribunaux de grande instance et des cours d'appel ayant compétence exclusive pour connaître des actions en réparation des préjudices résultant d'une atteinte à l'environnement, sont fixés conformément au tableau annexé au présent code.

« Au sein de chaque tribunal de grande instance et de chaque cour d'appel dont la compétence territoriale est étendue en application de l'alinéa précédent, le procureur général et le premier président, désignent respectivement un ou plusieurs magistrats du parquet ou du siège après avis du procureur de la République ou du président du tribunal de grande instance pour exercer les compétences relatives à la réparation des atteintes à l'environnement ».

Le groupe de travail propose également de modifier l'article 425 du code de procédure civile et de compléter les fonctions civiles du parquet en créant une obligation de dénonciation au ministère public, sous peine d'irrecevabilité relevée d'office par le juge, des assignations en réparation du préjudice écologique.

PROPOSITION N° 7 : CREER LES CONDITIONS D'UNE EXPERTISE SPECIALISEE ET INDEPENDANTE EN MATIERE ENVIRONNEMENTALE

Le contrôle de la compétence et de l'impartialité des experts, la maîtrise des frais d'expertise et la recherche de solutions innovantes concernant la prise en charge de la consignation et des frais d'expertise constituent les priorités dégagées par le groupe de travail.

Le groupe de travail propose que :

- les experts compétents en matière environnementale figurent sur une liste agréée à la fois par le ministère de la justice et le ministère de l'environnement et que la liste soit ouverte aux grands organismes de recherche publics (ADEME, Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, CNRS, universités, etc.) ainsi que privés (personne physique ou morale). Cette inscription serait permise aux ressortissants communautaires remplissant les critères, dans le respect du droit de l'Union européenne ;

- les experts déclarent en début de procédure, l'existence d'éventuels conflits d'intérêts ;

- les experts adhèrent à une charte de déontologie au sens de la loi n° 2013-316 du 16 avril 2013 *relative à l'indépendance de l'expertise en matière de santé et d'environnement et à la protection des lanceurs d'alerte*, couplée à un agrément délivré par la Commission nationale de la déontologie et des alertes en matière de santé publique et d'environnement ;

- le Fonds de réparation environnementale puisse remplir une mission de « financeur » en matière d'expertise.

PROPOSITION N° 8 : CONSACRER LE PRINCIPE DE LA REPARATION EN NATURE DU PREJUDICE ECOLOGIQUE

L'une des propositions majeures du groupe de travail est d'affirmer le principe selon lequel la réparation du préjudice écologique se fait par priorité en nature. La rédaction suivante à insérer dans le Code civil est proposée :

Article 1386-22 : « *La réparation des préjudices visés à l'article 1386-19 s'effectue par priorité en nature, par des mesures de réparation primaire, complémentaire et le cas échéant, compensatoire.*

En cas d'impossibilité, d'insuffisance ou de coût économiquement inacceptable d'une telle réparation, le juge alloue des dommages et intérêts affectés à la protection de l'environnement. Subsidiairement, ces dommages et intérêts sont alloués au Fonds de réparation environnementale [ou à la Haute autorité environnementale] à des fins exclusives de réparation environnementale ».

PROPOSITION N° 9 : CREER UN FONDS DE REPARATION ENVIRONNEMENTALE

La mise en œuvre du principe d'affectation des dommages et intérêts à la réparation de l'environnement nécessite la mise en place d'une structure dédiée, qui pourrait aussi être abondée par le produit des amendes civiles et d'autres condamnations. Le groupe de travail propose de dénommer cette structure « Fonds de réparation environnementale ».

Le principe du recours au Fonds de réparation environnementale doit être posé par le Code civil.

En l'absence de création de la Haute autorité environnementale, il est proposé que le Fonds soit doté de la personnalité morale. Le fonds serait alors chargé d'une mission générale de protection de l'environnement, lui ouvrant la possibilité d'engager des actions en responsabilité environnementale, d'intervenir systématiquement en cas de litige, de surveiller la réparation et l'emploi des dommages et intérêts affectés, de préfinancer les expertises, voire d'indemniser lui-même lorsque le responsable est insolvable ou inconnu.

Dans l'hypothèse de la création d'une Haute autorité environnementale dotée de la personnalité juridique et pouvant percevoir le produit des condamnations prononcées contre les auteurs de dommages et en affecter l'emploi, le Fonds pourra être conçu comme un simple compte ouvert dans le budget de la Haute autorité, ayant seulement comme fonction de garantir l'affectation de ces crédits à la réparation de l'environnement.

PROPOSITION N° 10 : CONSACRER L'AMENDE CIVILE

Le groupe de travail propose, afin d'obtenir un effet dissuasif effectif, d'introduire un système d'amende civile dissuadant les potentiels auteurs de dommages environnementaux et permettant, en partie, de financer les coûts de réparation. Ce dispositif serait inséré dans le nouveau titre IV ter « *Dispositions spécifiques à la réparation du dommage environnemental* » du Code civil.

Article 1386-23 : « *Lorsque l'auteur du dommage a commis intentionnellement une faute grave, notamment lorsque celle-ci a engendré un gain ou une économie pour son auteur, le juge peut le condamner, par une décision spécialement motivée, au paiement d'une amende civile.*

Cette amende est proportionnée à la gravité de la faute commise, aux facultés contributives de l'auteur ou aux profits qu'il en aura retirés.

L'amende ne peut être supérieure à 2 millions d'euros. Toutefois, elle peut être portée au décuple du montant du profit ou de l'économie réalisés.

Si le responsable est une personne morale, l'amende peut être portée à 10 % du montant du chiffre d'affaires mondial hors taxes le plus élevé réalisé au cours d'un des exercices clos depuis l'exercice précédant celui au cours duquel la faute a été commise.

Cette amende est affectée au financement du Fonds de réparation environnementale ».

ARRÊT ERIKA – COUR DE CASSATION

MOYENS RELATIFS A L'ÉVALUATION DU PRÉJUDICE

Sur le seizième moyen de cassation (association Robin des Bois, la Ligue de protection des oiseaux (LPO), les communes de Batz-sur-Mer, La Bernerie-en-Retz, Le Pouliguen, La Plaine-sur-Mer, Mesquer, Pornic, Préfailles, Saint-Brévin-les-Pins, Saint-Michel-Chef-Chef, Saint-Hilaire-de-Riez, Saint-Nazaire et de Houat, la communauté d'agglomération du Pays de Lorient, les départements de la Vendée, du Finistère et du Morbihan, les régions des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de la Bretagne) proposé pour la société Rina, pris de la violation des articles 2, 591 et 593 du code de procédure pénale et de l'article 1382 du code civil ;

“en ce que l'arrêt attaqué a déclaré recevables l'association Robin des Bois, la Ligue de protection des oiseaux (LPO), les communes de Batz-sur-Mer, de La Bernerie-en-Retz, de Le Pouliguen, de la Plaine-sur-Mer, de Mesquer, de Pornic, de Préfailles, de Saint-Brévin-les-Pins, de Saint-Michel-Chef-Chef, de Saint-Hilaire-de-Riez, de Saint-Nazaire et de Houat, la communauté d'agglomération du Pays de Lorient, les départements de la Vendée, du Finistère et du Morbihan, les régions des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de la Bretagne à demander la réparation de leur préjudice écologique pour ou du dommage causé à l'intégrité de leur patrimoine naturel et a condamné la société Rina à leur verser chacune certaines sommes en réparation de ces préjudices ;

“aux motifs que la cour retiendra, afin de parvenir à une juste évaluation monétaire du préjudice environnemental subi par chacun des parties civiles, divers paramètres tenant pour les communes et quand elles en disposaient, de la surface d'estran touchée, de l'importance de la marée noire sur les lieux, telle qu'elle ressort du dossier, de leur vocation maritime et de leur population, pour les autres communes elle a procédé par comparaison avec celles pour lesquels elle disposait de ces renseignements, pour les autres collectivités territoriales, à l'importance de la pollution subie par leurs rivages, de l'orientation plus ou moins maritime de leur activité et de leur population, pour les associations, au nombre d'adhérents quand elle en disposaient, de la notoriété et la spécificité de leur action, pour apprécier l'atteinte portée à leur animus societatis, cette partie d'elles-mêmes qui est leur raison d'être ; (...) que, s'agissant de l'association Robin des bois, la cour constate que la marée noire, qui a souillé une superficie particulièrement importante de la mer et du rivage, a contrarié considérablement les objectifs de cette association qui est, notamment, de participer à la protection de l'environnement et de espèces menacées et à la sauvegarde des milieux naturels ; que l'association, qui est reconnue pour son action pour la protection de l'environnement marin et participe notamment à la commission baleinière internationale, a été nommée expert de la commission d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans les districts d'Abidjan et qui est membre du conseil supérieur des installations classées, a subi de ce fait un préjudice moral qui sera compensé par une indemnité de 50 000 euros ; que, pour ce qui concerne son préjudice écologique, la communauté de ses membres, très impliquée dans l'action menée pour la préservation de la nature, avec laquelle elle se veut en symbiose, a perdu, avec la souillure de la mer, une partie de son animus societatis et d'une certaine façon une partie d'elle-même ; que ce préjudice qui lui est personnel, doit être réparé ; que la cour considère au vu des éléments fournis sur l'importance de cette association que le dommage ainsi causé doit être évalué à 50 000 euros, comme le préjudice moral, qui est en quelque sorte le prix du

découragement qu'elle a subi, avec lequel cependant il ne se confond pas ; (...) que pour la commune de Batz-sur-Mer (...) le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur le bien-être de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran souillé en grande partie ; que pour la commune de La Bernerie-en-Retz, (...) le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 350 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran ; que, pour la commune de La Plaine-sur-Mer, (...) le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 200 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 814 124 m²), quasi intégralement souillé ; que la commune du Pouliguen (...) le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune totalement tournée vers la mer dans laquelle elle s'avance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 100 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 345 029 m²) ; que la commune de Mesquer, (...) le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette commune tournée vers la plaisance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 118 569 m²) ; que la commune de Pornic, (...) le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de ce port de pêche à vocation touristique, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 764 837 m²) ; que la commune de Préfaïlles (...) le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette station tournée vers un tourisme familial, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 670 295 m²) ; que la commune de Saint-Brévin-les-Pins (...) le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire à l'avifaune particulière, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 500 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (7 808 045 m²) ; que la commune de Saint-Michel-Chef-Chef (...) le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette paisible station balnéaire, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (plus de 2 040 000 m²) ; que, pour la commune de Saint-Hilaire-de-Riez (...) le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire bordant la mer sur plusieurs kilomètres un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran ; que, pour la commune de Saint-Nazaire, quant à l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, la cour observe qu'il s'agit en réalité d'une agglomération à l'habitat relativement dense avec un estran réduit par les installations portuaires ; que le préjudice indirect causé à cette commune par la pollution provenant de l'Erika sera compensé par une indemnité de 150 000 euros ; que, quant au préjudice écologique "pur", la commune de l'île

d'Houat a personnellement subi, du fait de la pollution, une grave atteinte à la raison d'être d'une commune, qui est de protéger et si possible d'améliorer le bien-être de ses administrés, auquel participe leur environnement naturel ; qu'elle est donc fondée à réclamer l'indemnisation du préjudice écologique "pur" causé sur son territoire et que la cour évalue, en considération de sa richesse écologique et du petit nombre de ses habitants et visiteurs, à la somme de 500 000 euros ; que, pour la communauté urbaine d'agglomération du Pays de Lorient (...), quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de cette communauté, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, cette communauté urbaine est recevable, au même titre que les associations habilitées pour la défense de l'environnement, à demander l'indemnisation du préjudice, même indirect, qu'a causé cette marée noire à l'écologie de son territoire ; que, cependant, il est demandé, pour cette atteinte, un préjudice moral ; qu'en effet, il ressort des pièces versées par le conseil de cette partie civile que la collectivité des habitants de cette communauté urbaine, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, a vécu celle-ci comme une véritable agression particulièrement traumatisante ; que l'un des témoins entendus par la cour a même comparé cela à un vol par effraction d'une habitation, image qui rejoint l'observation d'un avocat selon laquelle le mot "écologie" vient du mot grec "Olikos" qui veut dire, notamment, "maison" ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel à la communauté urbaine, car sa vocation est d'apporter aux communes qui la constituent son aide pour accomplir leur raison d'être, le maintien et si possible l'amélioration du bien-être de ses habitants, qui est en étroite relation avec le sentiment d'harmonie avec la nature ; que le fait de contrarier gravement les effets de cette aide est pour elle un préjudice personnel indirectement causé par la marée noire ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation fournis par le conseil de cette communauté d'agglomérations, il lui sera alloué une somme de 500 000 euros, tenant compte des sommes allouées aux autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général de la Vendée (...) quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il est réparable, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, que ce préjudice soit direct ou indirect ; que la collectivité des habitants de ce département a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une véritable agression particulièrement traumatisante et un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel au département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Finistère, pour ce qui concerne le préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il réside dans le fait que la collectivité de ses habitants a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une sorte d'agression et surtout un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel à ce département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour et qui ont été détaillés plus haut, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un

préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Morbihan (...) quant au préjudice écologique, il n'est pas contestable que la pollution généralisée des côtes de ce département à vocation essentiellement maritime a eu sur la qualité de vie de la collectivité de ses habitants des conséquences très défavorables que le département a été dans l'obligation de tenter de compenser, notamment par un gestion appropriée des espaces naturels sensibles qu'il a pour mission de protéger ; que le tribunal, qui ne pouvait invoquer l'article L. 142-4 du code de l'environnement, a procédé à l'évaluation de ce préjudice en considération de la superficie des espaces naturels acquis par le département qui ont été touchés par la marée noire et de la taxe départementale sur ses espaces naturels sensibles ; que la cour estime, pour sa part, que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire du département du Morbihan est équivalent, en l'espèce, à celui que lui a causé l'atteinte à l'image de marque et la réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes de ce département et la région qui le comprend ; que, s'agissant d'une collectivité territoriale, la région des Pays de la Loire est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; qu'or, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ; que, pour le conseil régional de Poitou-Charentes (...) s'agissant d'une collectivité territoriale, la région de Poitou-Charentes est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; qu'or, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par des représentants élus par ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que dès lors que celui-ci est lésé, elle subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ; que le conseil régional de Bretagne (...) s'agissant d'une collectivité territoriale, la région Bretagne est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au

sentiment d'harmonie avec la nature ; qu'or, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ;

“1/) alors que le préjudice direct ou indirect qui est porté à l'intérêt collectif tendant à la préservation de l'environnement pour lequel certaines personnes morales sont habilitées à demander réparation ne se confond pas avec le préjudice subi personnellement par les victimes directes de l'infraction ; qu'en accordant des dommages-intérêts au titre de l'indemnisation du préjudice écologique ou de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel des différentes collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales parties civiles en considération de l'impact négatif causé à la qualité de vie de leurs administrés ou de l'agression qu'ils ont subie du fait de la pollution incriminée, la cour d'appel a accordé un droit à réparation aux parties civiles pour un préjudice qu'elles n'ont pas subi personnellement en méconnaissance du principe et des textes précités ;

“2/) alors que la réparation du préjudice subi par la victime d'une infraction ne peut qu'être intégrale sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit ; qu'il s'ensuit que les juges du fond ne sauraient retenir une méthode d'évaluation du préjudice qui contreviendrait à cet impératif ; que, selon les énonciations de l'arrêt attaqué, le préjudice écologique se conçoit comme une atteinte aux actifs environnementaux non marchands, il est objectif, autonome, et s'entend de toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel qui est sans répercussions sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime ; que, pour procéder à l'évaluation des préjudices écologiques et environnementaux et indemniser en conséquence les parties civiles de ce chef, l'arrêt déclare prendre en compte l'importance de la population des collectivités territoriales parties civiles et la notoriété et l'importance du nombre d'adhérents des associations parties civiles ; qu'en retenant de tels critères qui consistent à évaluer le préjudice objectif en fonction pour l'un de l'importance des membres constituant la partie civile et donc de la répercussion sur les intérêts humains de l'infraction poursuivie et pour l'autre de la notoriété de l'association et non au regard des conséquences de l'atteinte au milieu naturel indépendamment de toute répercussion individuelle causée par l'infraction incriminée, la cour d'appel a méconnu le principe de la réparation intégrale appliqué à l'indemnisation des préjudices écologiques purs et environnementaux ;

“3/) alors que le principe de la réparation intégrale s'oppose à ce que le même préjudice soit indemnisé deux fois ; que pour accorder à l'association Robin des bois des indemnités respectivement au titre du préjudice moral et de son préjudice écologique, l'arrêt énonce que le premier résulte de l'atteinte portée aux objectifs de l'association et le second de l'atteinte à l'affectio societatis ; qu'en se prononçant ainsi, la cour d'appel a indemnisé deux fois le préjudice résultant de l'atteinte aux objectifs de l'association Robin des bois en violation du principe de la réparation intégrale” ;

Sur le douzième moyen de cassation proposé pour M. X..., pris de la violation des articles 1382 du code civil, 2, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

“en ce que l’arrêt attaqué a déclaré recevables l’association Robin des bois, la Ligue de protection des oiseaux (LPO), les communes de Batz-sur-Mer, de la Bernerie-en-Retz, de Le Pouliguen, de la Plaine-sur-Mer, de Mesquer, de Pornic, de Préfailles, de Saint-Brévin-les Pins, de Saint-Michel-Chef-Chef, de Saint-Hilaire-de-Riez, de Saint-Nazaire et de Houat, la communauté d’agglomération du Pays de Lorient, les départements de la Vendée, du Finistère et du Morbihan, les régions des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de la Bretagne, en leurs demandes de réparation de leur préjudice écologique pur ou du dommage causé à l’intégrité de leur patrimoine naturel, et a condamné M. X... à leur verser à chacune certaines sommes en réparation de ces préjudices ;

“aux motifs que la cour retiendra, afin de parvenir à une juste évaluation monétaire du préjudice environnemental subi par chacun des parties civiles, divers paramètres tenant pour les communes et quand elles en disposaient, de la surface d’estran touchée, de l’importance de la marée noire sur les lieux, telle qu’elle ressort du dossier, de leur vocation maritime et de leur population, pour les autres communes elle a procédé par comparaison avec celles pour lesquelles elle disposait de ces renseignements, pour les autres collectivités territoriales, à l’importance de la pollution subie par leurs rivages, de l’orientation plus ou moins maritime de leur activité et de leur population, pour les associations, au nombre d’adhérents quand elle en disposaient, de la notoriété et la spécificité de leur action, pour apprécier l’atteinte portée à leur animus societatis, cette partie d’elles-mêmes qui est leur raison d’être ; ... que s’agissant de l’association Robin des bois, la cour constate que la marée noire, qui a souillé une superficie particulièrement importante de la mer et du rivage, a contrarié considérablement les objectifs de cette association qui est, notamment, de participer à la protection de l’environnement et de espèces menacées et à la sauvegarde des milieux naturels ; que l’association, qui est reconnue pour son action pour la protection de l’environnement marin et participe notamment à la commission baleinière internationale a été nommée expert de la commission d’enquête sur les déchets toxiques déversés dans les districts d’Abidjan et qui est membre du conseil supérieur des installations classées, a subi de ce fait un préjudice moral qui sera compensé par une indemnité de 50 000 euros ; que, pour ce qui concerne son préjudice écologique, la communauté de ses membres, très impliquée dans l’action menée pour la préservation de la nature, avec laquelle elle se veut en symbiose, a perdu, avec la souillure de la mer, une partie de son animus societatis et d’une certaine façon une partie d’elle-même ; que ce préjudice, qui lui est personnel, doit être réparé ; que la cour considère au vu des éléments fournis sur l’importance de cette association que le dommage ainsi causé doit être évalué à 50 000 euros, comme le préjudice moral, qui est en quelque sorte le prix du découragement qu’elle a subi, avec lequel cependant il ne se confond pas ; ... que, pour la commune de Batz-sur-Mer... le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur le bien-être de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l’importance de son estran souillé en grande partie ; que, pour la commune de La Bernerie-en-Retz... le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 350 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l’importance de son estran ; que, pour la commune de La Plaine-sur-Mer... le dommage écologique subi au niveau

de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 200 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 814 124 m²), quasi intégralement souillé ; que la commune du Pouliguen... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune totalement tournée vers la mer dans laquelle elle s'avance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 100 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 345 029 m²) ; que la commune de Mesquer... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette commune tournée vers la plaisance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 118 569 m²) ; que la commune de Pornic... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de ce port de pêche à vocation touristique, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 764 837 m²) ; que la commune de Préfaïlles... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette station tournée vers un tourisme familial, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 670 295 m²) ; que la commune de Saint-Brévin-les-Pins... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire à l'avifaune particulière, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 500 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (7 808 045 m²) ; que la commune de Saint-Michel-Chef-Chef... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette paisible station balnéaire, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (plus de 2 040 000 m²) ; que, pour la commune de Saint-Hilaire-de-Riez... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire bordant la mer sur plusieurs kilomètres un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran ; que, pour la commune de Saint-Nazaire, quant à l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, la cour observe qu'il s'agit en réalité d'une agglomération à l'habitat relativement dense avec un estran réduit par les installations portuaires, le préjudice indirect causé à cette commune par la pollution provenant de l'Erika sera compensé par une indemnité de 150 000 euros ; que, quant au préjudice écologique "pur", la commune de l'île d'Houat a personnellement subi, du fait de la pollution, une grave atteinte à la raison d'être d'une commune, qui est de protéger et si possible d'améliorer le bien-être de ses administrés, auquel participe leur environnement naturel ; qu'elle est donc fondée à réclamer l'indemnisation du préjudice écologique "pur" causé sur son territoire et que la cour évalue, en considération de sa richesse écologique et du petit nombre de ses habitants et visiteurs, à la somme de 500 000 euros ; que, pour la communauté urbaine d'agglomération du Pays de Lorient..., quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de cette communauté, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, cette communauté urbaine est recevable, au même titre que les associations habilitées pour la défense de l'environnement, à demander l'indemnisation du préjudice, même indirect, qu'a causé cette marée noire à l'écologie de son territoire ; que, cependant, il est demandé, pour

cette atteinte, un préjudice moral ; qu'en effet, il ressort des pièces versées par le conseil de cette partie civile que la collectivité des habitants de cette communauté urbaine, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, a vécu celle-ci comme une véritable agression particulièrement traumatisante ; que l'un des témoins entendus par la cour a même comparé cela à un vol par effraction d'une habitation, image qui rejoint l'observation d'un avocat selon laquelle le mot "écologie" vient du mot grec "Olikos" qui veut dire, notamment, "maison" ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel à la communauté urbaine, car sa vocation est d'apporter aux communes qui la constituent son aide pour accomplir leur raison d'être, le maintien et si possible l'amélioration du bien-être de ses habitants, qui est en étroite relation avec le sentiment d'harmonie avec la nature ; que le fait de contrarier gravement les effets de cette aide est pour elle un préjudice personnel indirectement causé par la marée noire ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation fournis par le conseil de cette communauté d'agglomérations, il lui sera alloué une somme de 500 000 euros, tenant compte des sommes allouées aux autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général de la Vendée...quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il est réparable, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, que ce préjudice soit direct ou indirect ; que la collectivité des habitants de ce département a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une véritable agression particulièrement traumatisante et un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel au département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Finistère, pour ce qui concerne le préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il réside dans le fait que la collectivité de ses habitants a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une sorte d'agression et surtout un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel à ce département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour et qui ont été détaillés plus haut, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Morbihan... quant au préjudice écologique, il n'est pas contestable que la pollution généralisée des côtes de ce département à vocation essentiellement maritime a eu sur la qualité de vie de la collectivité de ses habitants des conséquences très défavorables que le département a été dans l'obligation de tenter de compenser, notamment par un gestion appropriée des espaces naturels sensibles qu'il a pour mission de protéger ; que le tribunal, qui ne pouvait invoquer l'article L. 142-4 du code de l'environnement, a procédé à l'évaluation de ce préjudice en considération de la superficie des espaces naturels acquis par le département qui ont été touchés par la marée noire et de la taxe départementale sur ses espaces naturels sensibles ; que la cour estime, pour sa part, que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire du département du Morbihan est équivalent, en l'espèce, à celui que lui a causé l'atteinte à l'image de marque et la

réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes de ce département et la région qui le comprend ; que, s'agissant d'une collectivité territoriale, la région des Pays de la Loire est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ; que, pour le conseil régional de Poitou-Charentes... s'agissant d'une collectivité territoriale, la région de Poitou-Charentes est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par des représentants élus par ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, elle subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ; que le conseil régional de Bretagne...s'agissant d'une collectivité territoriale, la région Bretagne est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ;

“1/) alors que le préjudice porté à l’intérêt collectif tendant à la préservation de l’environnement pour lequel certaines personnes morales sont habilitées à demander réparation, ne se confond pas avec le préjudice subi individuellement par les particuliers ; qu’en accordant des dommages-intérêts au titre de l’indemnisation du préjudice écologique ou de l’atteinte à l’intégrité du patrimoine naturel des collectivités territoriales et des groupements en considération de l’impact négatif causé à la qualité de vie de leurs administrés ou de l’agression qu’ils ont subie du fait de la pollution incriminée, la cour d’appel a accordé une réparation aux parties civiles pour un préjudice qu’elles n’ont pas personnellement subi en méconnaissance des textes précités ;

“2/) alors que les dommages-intérêts alloués à une victime doivent réparer le préjudice intégralement subi sans qu’il en résulte pour elle ni perte ni profit ; que, selon les énonciations de l’arrêt attaqué, le préjudice écologique consiste en une atteinte aux actifs environnementaux non marchands, qu’il est objectif, autonome et s’entend de toutes les atteintes non négligeables à l’environnement naturel, qu’il est sans répercussion sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime ; que, cependant, pour procéder à l’évaluation des préjudices écologiques et environnementaux, la cour d’appel a pris en compte l’importance de la population des collectivités territoriales et la notoriété et l’importance du nombre d’adhérents des associations ; qu’en retenant de tels critères consistant à évaluer le préjudice en fonction de l’importance des membres constituant la partie civile et donc de la répercussion sur les intérêts individuels et de la notoriété de l’association, et non au regard des conséquences de l’atteinte au milieu naturel indépendamment de toute répercussion individuelle causée par l’infraction incriminée, la cour d’appel a méconnu le principe de la réparation intégrale appliqué à l’indemnisation des préjudices écologiques purs et environnementaux ;

“3/) alors que le principe de la réparation intégrale s’oppose à ce que le même préjudice soit indemnisé deux fois ; que, pour accorder à l’association Robin des Bois des indemnités au titre du préjudice moral et au titre de son préjudice écologique, l’arrêt a énoncé que le premier résultait de l’atteinte portée aux objectifs de l’association et le second, de l’atteinte à son affectio societatis ; qu’en se prononçant ainsi, la cour d’appel a indemnisé deux fois le préjudice résultant de l’atteinte aux objectifs de l’association Robin des Bois ; que, dès lors, la cour d’appel n’a pas légalement justifié sa décision” ;

Sur le treizième moyen de cassation proposé pour M. Y..., pris de la violation des articles 1382 du code civil, 2, 591 et 593 du code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ;

“en ce que l’arrêt attaqué a déclaré recevables l’association Robin des Bois, la Ligue de protection des oiseaux (LPO), les communes de Batz-sur-Mer, de La Bernerie-en-Retz, de Le Poulguen, de la Plaine-sur-Mer, de Mesquer, de Pornic, de Préfaille, de Saint-Brévin-les-Pins, de Saint-Michel-Chef-Chef, de Saint-Hilaire-de-Riez, de Saint-Nazaire et de Houat, la communauté d’agglomération du Pays de Lorient, les départements de la Vendée, du Finistère et du Morbihan, les régions des Pays de la Loire, de Poitou-Charentes et de la Bretagne, en leurs demandes de réparation de leur préjudice écologique pur ou du dommage causé à l’intégrité de leur patrimoine naturel, et a condamné M. Y... à leur verser à chacune certaines sommes en réparation de ces préjudices ;

“aux motifs que la cour retiendra, afin de parvenir à une juste évaluation monétaire du préjudice environnemental subi par chacun des parties civiles, divers paramètres tenant pour

les communes et quand elles en disposaient, de la surface d'estran touchée, de l'importance de la marée noire sur les lieux, telle qu'elle ressort du dossier, de leur vocation maritime et de leur population, pour les autres communes elle a procédé par comparaison avec celles pour lesquels elle disposait de ces renseignements, pour les autres collectivités territoriales, à l'importance de la pollution subie par leurs rivages, de l'orientation plus ou moins maritime de leur activité et de leur population, pour les associations, au nombre d'adhérents quand elle en disposaient, de la notoriété et la spécificité de leur action, pour apprécier l'atteinte portée à leur animus societatis, cette partie d'elles-mêmes qui est leur raison d'être ; ...que, s'agissant de l'association Robin des bois, la cour constate que la marée noire, qui a souillé une superficie particulièrement importante de la mer et du rivage, a contrarié considérablement les objectifs de cette association qui est, notamment, de participer à la protection de l'environnement et de espèces menacées et à la sauvegarde des milieux naturels ; que l'association, qui est reconnue pour son action pour la protection de l'environnement marin et participe notamment à la commission baleinière internationale a été nommée expert de la commission d'enquête sur les déchets toxiques déversés dans les districts d'Abidjan et qui est membre du conseil supérieur des installations classées, a subi de ce fait un préjudice moral qui sera compensé par une indemnité de 50 000 euros ; que, pour ce qui concerne son préjudice écologique, la communauté de ses membres, très impliquée dans l'action menée pour la préservation de la nature, avec laquelle elle se veut en symbiose, a perdu, avec la souillure de la mer, une partie de son animus societatis et d'une certaine façon une partie d'elle-même ; que ce préjudice qui lui est personnel, doit être réparé ; que la cour considère au vu des éléments fournis sur l'importance de cette association que le dommage ainsi causé doit être évalué à 50 000 euros, comme le préjudice moral, qui est en quelque sorte le prix du découragement qu'elle a subi, avec lequel cependant il ne se confond pas ; ... que pour la commune de Batz-sur-Mer... que le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur le bien être de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran souillé en grande partie ; que, pour la commune de La Bernerie-en-Retz... le dommage écologique pur subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 350 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran ; que, pour la commune de La Plaine-sur-Mer... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 200 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 814 124 m²), quasi intégralement souillé ; que la commune du Pouliguen... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette commune totalement tournée vers la mer dans laquelle elle s'avance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 100 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 345 029 m²) ; que la commune de Mesquer... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette commune tournée vers la plaisance, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (2 118 569 m²) ; que la commune de Pornic... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de ce port de pêche à vocation touristique, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 764 837 m²) ; que

la commune de Préfailles... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu, sur la qualité de vie de la population de cette station tournée vers un tourisme familial, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 120 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (1 670 295 m²) ; que la commune de Saint-Brévin-les-Pins... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire à l'avifaune particulière, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 500 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (7 808 045 m²) ; que la commune de Saint-Michel-Chef-Chef... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette paisible station balnéaire, un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 150 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran (plus de 2 040 000 m²) ; que, pour la commune de Saint-Hilaire-de-Riez... le dommage écologique subi au niveau de son territoire a eu sur la qualité de vie de la population de cette station balnéaire bordant la mer sur plusieurs kilomètres un impact particulièrement négatif qui a causé à cette dernière un préjudice indirect que la cour évalue à 250 000 euros au vu des pièces produites par son conseil et notamment l'importance de son estran ; que, pour la commune de Saint-Nazaire, quant à l'atteinte à l'intégrité de son patrimoine naturel, la cour observe qu'il s'agit en réalité d'une agglomération à l'habitat relativement dense avec un estran réduit par les installations portuaires, le préjudice indirect causé à cette commune par la pollution provenant de l'Erika sera compensé par une indemnité de 150 000 euros ; que, quant au préjudice écologique "pur", la commune de l'île d'Houat a personnellement subi, du fait de la pollution, une grave atteinte à la raison d'être d'une commune, qui est de protéger et si possible d'améliorer le bien-être de ses administrés, auquel participe leur environnement naturel ; qu'elle est donc fondée à réclamer l'indemnisation du préjudice écologique "pur" causé sur son territoire et que la cour évalue, en considération de sa richesse écologique et du petit nombre de ses habitants et visiteurs, à la somme de 500 000 euros ; que, pour la communauté urbaine d'agglomération du Pays de Lorient..., quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de cette communauté, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, cette communauté urbaine est recevable, au même titre que les associations habilitées pour la défense de l'environnement, à demander l'indemnisation du préjudice, même indirect, qu'a causé cette marée noire à l'écologie de son territoire ; que, cependant, il est demandé, pour cette atteinte, un préjudice moral ; qu'en effet, il ressort des pièces versées par le conseil de cette partie civile que la collectivité des habitants de cette communauté urbaine, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, a vécu celle-ci comme une véritable agression particulièrement traumatisante ; que l'un des témoins entendus par la cour a même comparé cela à un vol par effraction d'une habitation, image qui rejoint l'observation d'un avocat selon laquelle le mot "écologie" vient du mot grec "Olikos" qui veut dire, notamment, "maison" ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel à la communauté urbaine, car sa vocation est d'apporter aux communes qui la constituent son aide pour accomplir leur raison d'être, le maintien et si possible l'amélioration du bien-être de ses habitants, qui est en étroite relation avec le sentiment d'harmonie avec la nature ; que le fait de contrarier gravement les effets de cette aide est pour elle un préjudice personnel indirectement causé par la marée noire ; qu'en regard aux éléments d'appréciation fournis par le conseil de cette communauté d'agglomérations, il lui sera alloué une somme de 500 000 euros, tenant compte des sommes allouées aux autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général de la Vendée... que, quant à l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il est réparable, en application de l'article 142-4 du code de l'environnement, que ce préjudice soit direct ou indirect ; que la collectivité des habitants de ce département a subi,

comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une véritable agression particulièrement traumatisante et un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel au département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Finistère, pour ce qui concerne le préjudice moral né de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel de ce département, il réside dans le fait que la collectivité de ses habitants a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, une sorte d'agression et surtout un trouble grave dans son bien-être, étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature, alors que comme toutes les collectivités territoriales, le département a pour vocation ultime, de par ses structures, ses moyens et le mode de désignation de ses représentants, d'améliorer et au moins de maintenir le bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; qu'il s'agit bien d'un préjudice personnel à ce département même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; qu'eu égard aux éléments d'appréciation dont dispose la cour et qui ont été détaillés plus haut, il sera alloué à ce département et à ce titre la somme de 1 000 000 euros tenant compte des sommes allouées à d'autres collectivités territoriales pour un préjudice similaire ; que, pour le conseil général du Morbihan... quant au préjudice écologique, il n'est pas contestable que la pollution généralisée des côtes de ce département à vocation essentiellement maritime a eu sur la qualité de vie de la collectivité de ses habitants des conséquences très défavorables que le département a été dans l'obligation de tenter de compenser, notamment par un gestion appropriée des espaces naturels sensibles qu'il a pour mission de protéger ; que le tribunal, qui ne pouvait invoquer l'article L.142-4 du code de l'environnement, a procédé à l'évaluation de ce préjudice en considération de la superficie des espaces naturels acquis par le département qui ont été touchés par la marée noire et de la taxe départementale sur ses espaces naturels sensibles ; que la cour estime, pour sa part, que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire du département du Morbihan est équivalent, en l'espèce, à celui que lui a causé l'atteinte à l'image de marque et la réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes de ce département et la région qui le comprend ; que, s'agissant d'une collectivité territoriale, la région des Pays de la Loire est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ;

que, pour le conseil régional de Poitou-Charentes... s'agissant d'une collectivité territoriale, la région de Poitou-Charentes est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par des représentants élus par ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, elle subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 1 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ; que le conseil régional de Bretagne... que, s'agissant d'une collectivité territoriale, la région Bretagne est en droit de demander, au même titre qu'une association habilitée pour la protection de l'environnement, à être indemnisée pour son préjudice écologique personnel, même indirect ; qu'une partie importante de la collectivité des habitants de cette région a subi, comme les autres habitants des territoires touchés par la marée noire, un trouble grave dans son bien-être, lequel est étroitement lié au sentiment d'harmonie avec la nature ; que, cependant, comme toutes les collectivités territoriales, cette région, dirigée par les représentants de ses habitants, a pour finalité ultime le bien commun de ces derniers et celui-ci passe par l'amélioration, si possible, ou le maintien, au moins, du bien-être de ses habitants et, indirectement, de ceux qui s'y trouvent temporairement ; que, dès lors que celui-ci est lésé, la région subit un préjudice qui lui est personnel, même s'il est similaire à celui éprouvé par d'autres collectivités territoriales ; que la cour estime que le préjudice direct et indirect résultant de l'atteinte portée au territoire de cette région est équivalent à celui causé par l'atteinte à son image de marque et sa réputation et fixera à 3 000 000 euros le montant de l'indemnisation de ce préjudice, distinct de celui subi à ce même titre par les communes et les départements qui en font partie ;

“1/) alors que le préjudice porté à l'intérêt collectif tendant à la préservation de l'environnement pour lequel certaines personnes morales sont habilitées à demander réparation, ne se confond pas avec le préjudice subi individuellement par les particuliers ; qu'en accordant des dommages-intérêts au titre de l'indemnisation du préjudice écologique ou de l'atteinte à l'intégrité du patrimoine naturel des collectivités territoriales et des groupements en considération de l'impact négatif causé à la qualité de vie de leurs administrés ou de l'agression qu'ils ont subie du fait de la pollution incriminée, la cour d'appel a accordé une réparation aux parties civiles pour un préjudice qu'elles n'ont pas personnellement subi en méconnaissance des textes précités ;

“2/) alors que les dommages-intérêts alloués à une victime doivent réparer le préjudice intégralement subi sans qu'il en résulte pour elle ni perte ni profit ; que, selon les énonciations de l'arrêt attaqué, le préjudice écologique consiste en une atteinte aux actifs environnementaux non marchands, qu'il est objectif, autonome et s'entend de toutes les atteintes non négligeables à l'environnement naturel, qu'il est sans répercussion sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime ; que, cependant, pour procéder à l'évaluation des préjudices écologiques et environnementaux, la cour d'appel a pris en compte l'importance de la population des collectivités territoriales et la notoriété et l'importance du

nombre d'adhérents des associations ; qu'en retenant de tels critères consistant à évaluer le préjudice en fonction de l'importance des membres constituant la partie civile et donc de la répercussion sur les intérêts individuels et de la notoriété de l'association, et non au regard des conséquences de l'atteinte au milieu naturel indépendamment de toute répercussion individuelle causée par l'infraction incriminée, la cour d'appel a méconnu le principe de la réparation intégrale appliqué à l'indemnisation des préjudices écologiques purs et environnementaux ;

“3/) alors que le principe de la réparation intégrale s'oppose à ce que le même préjudice soit indemnisé deux fois ; que, pour accorder à l'association Robin des Bois des indemnités au titre du préjudice moral et au titre de son préjudice écologique, l'arrêt a énoncé que le premier résultait de l'atteinte portée aux objectifs de l'association et le second, de l'atteinte à son affectio societatis ; qu'en se prononçant ainsi, la cour d'appel a indemnisé deux fois le préjudice résultant de l'atteinte aux objectifs de l'association Robin des Bois ; que, dès lors, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision” ;

DISPOSITIF

Les moyens étant réunis ;

Vu les articles III point 4 et V point 2 de la Convention CLC 69/92, ensemble la règle 11-b devenue 4-2 de l'annexe I de la Convention Marpol ;

Attendu qu'il résulte des deux premiers de ces textes qu'une demande de réparation de dommage par pollution peut être formée contre le propriétaire du navire ainsi qu'à l'encontre des autres personnes qui y sont énumérées lorsque le dommage a été commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

Attendu qu'après avoir constaté, pour entrer en voie de condamnation pénale contre la société Total SA, qu'une inspection du navire, réalisée dans le cadre de sa mission de contrôle de conformité aux exigences de sécurité et de protection de l'environnement, dénommée « vetting », si elle avait été correctement effectuée dans les conditions et dans les délais prévus par les procédures internes, aurait dû mettre en évidence, d'une part, les faiblesses de l'Erika, inapte à naviguer en Atlantique par périodes de tempêtes, d'autre part, l'absence de renouvellement du certificat de classe au-delà d'un délai de deux mois, enfin, la présence d'anomalies permettant de suspecter l'existence de plus graves désordres, l'arrêt énonce néanmoins, pour admettre la société Total SA au bénéfice de la "canalisation" et écarter la demande de réparation civile des victimes, qu'elle n'a pas disposé des éléments d'information suffisants pour s'opposer à l'appareillage du navire avant son naufrage et que seule une négligence a été commise dans la procédure de « vetting », sans conscience de la probabilité d'un dommage par pollution ;

Mais attendu qu'en se déterminant ainsi, alors que les constatations de fait, souverainement appréciées par la cour d'appel, caractérisaient une faute de témérité, au sens de la Convention CLC 69/92, à la charge de la société Total SA, et qu'il en résultait que son représentant avait nécessairement conscience qu'il s'ensuivrait probablement un dommage par pollution, la cour d'appel a méconnu les textes susvisés et le principe ci-dessus rappelé ;

D'où il suit que la cassation est encore encourue de ce chef ; qu'elle aura lieu sans renvoi, la Cour de cassation étant en mesure d'appliquer la règle de droit appropriée aux faits souverainement constatés et appréciés par les juges du fond, ainsi que le prévoit l'article L. 411-3, alinéa 2, du code de l'organisation judiciaire ;

Par ces motifs, et sans qu'il y ait lieu d'examiner les autres moyens de cassation proposés :

CASSE et ANNULE, l'arrêt susvisé de la cour d'appel de Paris, en date du 30 mars 2010, en ses seules dispositions relatives à la recevabilité de la constitution de partie civile de l'association Robin des Bois et ayant exonéré la société Total SA de réparations civiles, toutes autres dispositions étant expressément maintenues ;

DÉCLARE IRRECEVABLE la constitution de partie civile de l'association Robin des Bois ;

DIT que la société Total SA sera tenue, solidairement avec les autres prévenus MM. X..., Y... et la société Rina, de payer aux parties civiles demandresses aux pourvois, reçues en leur constitution de partie civile et ayant dirigé un moyen contre cette société, les dommages-intérêts alloués par l'arrêt de la cour d'appel ;

ETEND, en application de l'article 612-1 du code de procédure pénale, à la société Total SA le bénéfice de la cassation obtenue contre l'association Robin des Bois ;

REJETTE les pourvois pour le surplus ;

DIT n'y avoir lieu à renvoi ;

FIXE à 2 000 euros la somme globale que la société Total SA, la société Rina, M. Y... et M. X... devront, chacun, payer au conseil régional de Bretagne, au conseil régional des Pays de Loire, au conseil général du Finistère, au conseil régional de Poitou Charentes, aux communes de Saint-Nazaire, de Ploemeur, à la communauté d'agglomération du Pays de Lorient au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que défendeurs ;

FIXE à 3 000 euros la somme globale que la société Total SA, la société Rina, M. Y... et M. X... devront, chacun, payer aux communes de Mesquer, de Batz-sur-Mer, de La Bernerie-en-Retz, de la Plaine-sur-Mer, de Pornic, de Le Pouliguen, de Préfailles, de Saint-Brévin-les-Pins, de Saint-Michel-Chef-Chef et de Saint-Hilaire-de-Riez au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que défenderesses ;

FIXE à 3 000 euros la somme globale que la société Total SA devra payer à l'association Union fédérale des consommateurs Que Choisir Brest et à l'association Union fédérale des consommateurs Que Choisir Saint-Brieuc, au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que défenderesses ;

FIXE à 750 euros la somme que la société Total SA, la société Rina, M. Y... et M. X... devront, chacun, payer au Syndicat mixte de protection du littoral breton au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que défendeur ;

FIXE à 500 euros la somme que la société Total SA, la société Rina, M. Y... et M. X... devront, chacun, payer à M. Z... au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que défendeur ;

FIXE à 2 000 euros la somme globale que la société Total SA devra payer aux communes de Mesquer, de Batz-sur-Mer, de La Bernerie-en-Retz, de la Plaine-sur-Mer, de Pornic, de Le Pouliguen, de Préfailles, de Saint-Brévin-les-Pins, de Saint-Michel-Chef-Chef et de Saint-Hilaire-de-Riez au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que demanderesses ;

FIXE à 2 000 euros la somme que la société Total SA devra payer à l'association Ligue pour la protection des oiseaux au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que demanderesse ;

FIXE à 2 000 euros la somme globale que la société Total SA devra payer au conseil général de Vendée au titre de l'article 618-1 du code de procédure pénale en tant que demandeur ;

DIT n'y avoir lieu à application de l'article 618-1 du code de procédure pénale pour le surplus ;

ORDONNE l'impression du présent arrêt, sa transcription sur les registres du greffe de la cour d'appel de Paris et sa mention en marge ou à la suite de l'arrêt partiellement annulé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre criminelle, et prononcé par le président le vingt-cinq septembre deux mille douze ;

En foi de quoi le présent arrêt a été signé par le président, le rapporteur et le greffier de chambre ;

ARRÊT INTERTANKO

ARRÊT DE LA COUR (grande chambre)

3 juin 2008 (*)

«Transport maritime – Pollution causée par les navires – Directive 2005/35/CE – Validité – Convention de Montego Bay – Convention Marpol 73/78 – Effets juridiques – Invocabilité – Négligence grave – Principe de sécurité juridique»

Dans l'affaire C-308/06,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Royaume-Uni), par décision du 4 juillet 2006, parvenue à la Cour le 14 juillet 2006, dans la procédure

The Queen, à la demande de:

International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko),

International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo),

Greek Shipping Co-operation Committee,

Lloyd's Register,

International Salvage Union

contre

Secretary of State for Transport,

LA COUR (grande chambre),

composée de M. V. Skouris, président, MM. P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Lenaerts, L. Bay Larsen, présidents de chambre, MM. K. Schiemann, J. Makarczyk, P. Kūris, J. Malenovský (rapporteur), A. Ó Caoimh, M^{me} P. Lindh et M. J.-C. Bonichot, juges,

avocat général: M^{me} J. Kokott,

greffiers: M^{mes} L. Hewlett, administrateur principal, et C. Strömholm, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 25 septembre 2007,

considérant les observations présentées:

- pour l’International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), l’International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), le Greek Shipping Co-operation Committee, le Lloyd’s Register et l’International Salvage Union, par M. C. Greenwood, QC, et M. H. Mercer, barrister,
- pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M^{me} C. Gibbs, en qualité d’agent, assistée de MM. C. Lewis et S. Wordsworth, barristers,
- pour le gouvernement danois, par M. J. Bering Liisberg et M^{me} B. Weis Fogh, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement estonien, par M. L. Uiibo, en qualité d’agent,
- pour le gouvernement hellénique, par M^{mcs} A. Samoni-Rantou et S. Chala ainsi que par M. G. Karipsiadis, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement espagnol, par M. M. Sampol Pucurull, en qualité d’agent,
- pour le gouvernement français, par MM. G. de Bergues et L. Butel ainsi que par M^{me} C. Jurgensen, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement italien, par M. I. M. Braguglia, en qualité d’agent, assisté de M. P. Gentili, avvocato dello Stato,
- pour le gouvernement chypriote, par M. D. Lysandrou et M^{me} N. Charalampidou, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement maltais, par M. S. Camilleri, en qualité d’agent,
- pour le gouvernement suédois, par M^{mcs} K. Wistrand et A. Falk, en qualité d’agents,
- pour le Parlement européen, par M^{me} M. Gómez-Leal et M. J. Rodrigues, en qualité d’agents,
- pour le Conseil de l’Union européenne, par M^{me} E. Karlsson et M. E. Chaboureau, en qualité d’agents,
- pour la Commission des Communautés européennes, par MM. K. Simonsson, H. Ringbom et F. Hoffmeister, en qualité d’agents,

ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 20 novembre 2007,

rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur la validité des articles 4 et 5 de la 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 (JO L 255, p. 11, et rectificatifs, JO 2006, L 33, p. 87 et JO 2006, L 105, p. 65).

- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant l'International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko), l'International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo), le Greek Shipping Co-operation Committee, le Lloyd's Register et l'International Salvage Union au Secretary of State for Transport (ministère des Transports) au sujet de la mise en œuvre de la directive 2005/35.

Le cadre juridique

Le droit international

- 3 La convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982 (ci-après la «convention de Montego Bay»), est entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Elle a été approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 98/392/CE du Conseil, du 23 mars 1998 (JO L 179, p. 1).
- 4 L'article 2 de la convention de Montego Bay évoque le régime juridique de la mer territoriale dans les termes suivants:

«1. La souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures et, dans le cas d'un État archipel, de ses eaux archipélagiques, à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale.

[...]
3. La souveraineté sur la mer territoriale s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la convention [de Montego Bay] et les autres règles du droit international.»
- 5 Aux termes de l'article 17 de cette convention:

«Sous réserve de la convention [de Montego Bay], les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.»
- 6 L'article 34 de ladite convention précise le régime juridique des eaux des détroits servant à la navigation internationale comme suit:

«1. Le régime du passage par les détroits servant à la navigation internationale qu'établit la présente partie n'affecte à aucun autre égard le régime juridique des eaux de ces détroits ni l'exercice, par les États riverains, de leur souveraineté ou de leur juridiction sur ces eaux, les fonds marins correspondants et leur sous-sol ainsi que sur l'espace aérien surjacent.

2. Les États riverains des détroits exercent leur souveraineté ou leur juridiction dans les conditions prévues par les dispositions de la présente partie et les autres règles du droit international.»

- 7 L'article 42 de la convention de Montego Bay énonce:
- «1. Sous réserve de la présente section, les États riverains d'un détroit peuvent adopter des lois et règlements relatifs au passage par le détroit portant sur:
- [...]
- b) la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, en donnant effet à la réglementation internationale applicable visant le rejet dans le détroit d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives;
- [...]»
- 8 La partie V de cette convention prévoit un régime juridique particulier auquel est soumise la zone économique exclusive.
- 9 Dans cette partie, l'article 56, paragraphe 1, de ladite convention énonce:
- «1. Dans la zone économique exclusive, l'État côtier a:
- a) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents;
- [...]»
- 10 L'article 58, paragraphe 1, de la même convention prévoit:
- «Dans la zone économique exclusive, tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la convention [de Montego Bay], des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la convention [de Montego Bay], notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.»
- 11 Selon l'article 79, paragraphe 1, de la convention de Montego Bay:
- «Tous les États ont le droit de poser des câbles et des pipelines sous-marins sur le plateau continental conformément au présent article.»
- 12 Aux termes de l'article 89 de cette convention:
- «Aucun État ne peut légitimement prétendre soumettre une partie quelconque de la haute mer à sa souveraineté.»
- 13 L'article 90 de ladite convention énonce:

«Tout État, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon.»

14 L'article 116 de la convention de Montego Bay dispose:

«Tous les États ont droit à ce que leurs ressortissants pêchent en haute mer, [...]»

15 La partie XII de cette convention est consacrée à la protection et à la préservation du milieu marin.

16 Dans cette partie XII, l'article 211 de ladite convention énonce:

«1. Les États, agissant par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale, adoptent des règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et s'attachent à favoriser l'adoption, s'il y a lieu de la même manière, de dispositifs de circulation des navires visant à réduire à un minimum le risque d'accidents susceptibles de polluer le milieu marin, y compris le littoral, et de porter atteinte de ce fait aux intérêts connexes des États côtiers. Ces règles et normes sont, de la même façon, réexaminées de temps à autre, selon qu'il est nécessaire.

2. Les États adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux. Ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

[...]

4. Les États côtiers peuvent, dans l'exercice de leur souveraineté sur leur mer territoriale, adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires étrangers, y compris les navires exerçant le droit de passage inoffensif. Ces lois et règlements, conformément à la section 3 de la partie II, ne doivent pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers.

5. Aux fins de la mise en application visée à la section 6, les États côtiers peuvent adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

[...]»

17 La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, signée à Londres le 2 novembre 1973, telle que complétée par le protocole du 17 février 1978 (ci-après la «convention Marpol 73/78»), met en place des règles de lutte contre la pollution du milieu marin.

18 Les règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures sont énoncées à l'annexe I de la convention Marpol 73/78.

- 19 Selon la règle 9 de cette annexe, sous réserve des dispositions des règles 10 et 11 de ladite annexe et du paragraphe 2 de cette règle 9, il est interdit à tout navire auquel cette même annexe s'applique de rejeter à la mer des hydrocarbures ou des mélanges d'eau et d'hydrocarbures, sauf lorsque certaines conditions limitativement énumérées se trouvent réunies.
- 20 La règle 10 de ladite annexe I prévoit des méthodes de prévention de la pollution par les hydrocarbures due aux navires exploités dans les zones spéciales.
- 21 Aux termes de la règle 11 de cette même annexe, intitulée «Exceptions»:
- «Les règles 9 et 10 de la présente annexe ne s'appliquent pas:
- a) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire, ou sauver des vies humaines en mer; ou
 - b) au rejet à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:
 - i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte du rejet pour empêcher ou réduire ce rejet, et
 - ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement; ou
 - c) au rejet à la mer de substances contenant des hydrocarbures approuvées par l'autorité [de l'État du pavillon], lorsque ces substances sont utilisées pour lutter contre un cas particulier de pollution afin de réduire les dommages dus à cette pollution. Tout rejet de cette nature est soumis à l'approbation du gouvernement, quel qu'il soit, dans les limites de la juridiction duquel ce rejet devrait selon toute prévision intervenir.»
- 22 Les règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives sont énoncées à l'annexe II de la convention Marpol 73/78.
- 23 La règle 5 de cette annexe interdit de rejeter à la mer des substances visées à ladite annexe, sauf lorsque certaines conditions limitativement énumérées se trouvent réunies. La règle 6, sous a) à c), de la même annexe reprend, en termes analogues, les exceptions prévues par la règle 11, sous a) à c), de l'annexe I de la convention Marpol 73/78.

Le droit communautaire

- 24 Aux termes de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2005/35:
- «1. La présente directive s'applique, conformément au droit international, aux rejets de substances polluantes dans:
- a) les eaux intérieures, y compris les ports, d'un État membre, dans la mesure où le régime Marpol est applicable;

- b) les eaux territoriales d'un État membre;
- c) les détroits utilisés pour la navigation internationale soumis au régime du passage en transit, conformément à la partie III, section 2, de la convention [de Montego Bay], dans la mesure où un État membre exerce une juridiction sur ces détroits;
- d) la zone économique exclusive, ou une zone équivalente, d'un État membre, établie conformément au droit international, et
- e) la haute mer.»

25 L'article 4 de cette directive énonce:

«Les États membres veillent à ce que les rejets par des navires de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, soient considérés comme des infractions s'ils ont été commis intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence grave. Ces infractions sont considérées comme des infractions pénales par la décision-cadre 2005/667/JAI, qui complète la présente directive, et dans les circonstances prévues par cette décision.»

26 Selon l'article 5 de la directive 2005/35:

«1. Un rejet de substances polluantes dans l'une des zones visées à l'article 3, paragraphe 1, n'est pas considéré comme une infraction s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règles 9, 10, 11 a) ou 11 c), ou à l'annexe II, règles 5, 6 a) ou 6 c), de [la convention] Marpol 73/78.

2. Un rejet de substances polluantes dans les zones visées à l'article 3, paragraphe 1, points c), d) et e), n'est pas considéré comme une infraction de la part du propriétaire, du capitaine ou de l'équipage agissant sous l'autorité du capitaine s'il remplit les conditions énoncées à l'annexe I, règle 11 b), ou à l'annexe II, règle 6 b), de [la convention] Marpol 73/78.»

27 Aux termes de l'article 8 de la directive 2005/35:

«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les infractions visées à l'article 4 donnent lieu à des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, qui peuvent comprendre des sanctions pénales ou administratives.

2. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que les sanctions visées au paragraphe 1 s'appliquent à quiconque est jugé responsable d'une infraction visée à l'article 4.»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

28 Les demandeurs au principal forment un groupe d'organisations du secteur du transport maritime représentant une partie substantielle de ce secteur. Ils ont introduit devant la juridiction de renvoi un recours en contrôle de légalité («judicial review») relatif à la mise en œuvre de la directive 2005/35.

- 29 Par décision du 4 juillet 2006, la High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:
- «1) Concernant les détroits utilisés pour la navigation internationale, la zone économique exclusive ou la zone équivalente d'un État membre et la haute mer, l'article 5, paragraphe 2, de la [directive 2005/35] est-il nul dans la mesure où il limite les exceptions énoncées à l'annexe I, règle 11, sous b), et à l'annexe II, règle 6, sous b), de la [convention] Marpol 73/78 aux propriétaires, aux capitaines et aux membres d'équipage?
 - 2) Concernant les eaux territoriales d'un État membre:
 - a) l'article 4 de la directive [2005/35] est-il nul dans la mesure où il exige des États membres de considérer la négligence grave comme un critère de responsabilité du fait du rejet de substances polluantes; et/ou
 - b) l'article 5, paragraphe 1, de la directive [2005/35] est-il nul dans la mesure où il exclut l'application des exceptions énoncées à l'annexe I, règle 11, sous b), et à l'annexe II, règle 6, sous b), de la [convention] Marpol 73/78?
 - 3) L'article 4 de la directive [2005/35], qui exige des États membres qu'ils adoptent des mesures nationales incluant la négligence grave comme critère de responsabilité et sanctionnant les rejets dans les eaux territoriales, méconnaît-il le droit de passage inoffensif consacré par la convention [de Montego Bay] et le cas échéant, l'article 4 est-il nul à cet égard?
 - 4) L'utilisation de l'expression 'négligence grave' à l'article 4 de la directive [2005/35] méconnaît-elle le principe de sécurité juridique, et le cas échéant, l'article 4 est-il nul à cet égard?»

Sur la recevabilité

- 30 Le gouvernement français s'interroge sur la recevabilité de la demande de décision préjudicielle, la juridiction de renvoi n'ayant pas, selon lui, exposé les circonstances dans lesquelles elle a été saisie. À la différence d'affaires telles que celle ayant donné lieu à l'arrêt du 10 décembre 2002, *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco* (C-491/01, Rec. p. I-11453), ladite demande ne préciserait pas que les demandeurs au principal ont entendu exercer un recours visant à contester la transposition de la directive 2005/35 par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.
- 31 À cet égard, il y a lieu de rappeler que, lorsqu'une question sur la validité d'un acte pris par les institutions de la Communauté européenne est soulevée devant une juridiction nationale, c'est à cette juridiction de juger si une décision sur ce point est nécessaire pour rendre son jugement et, partant, de demander à la Cour de statuer sur cette question. En conséquence, dès lors que les questions posées par le juge national portent sur la validité d'une règle de droit communautaire, la Cour est, en principe, tenue de statuer [arrêt *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco*, précité, point 34 ainsi que jurisprudence citée].

- 32 Il n'est possible pour la Cour de refuser de statuer sur une question préjudicielle posée par une juridiction nationale que lorsque, notamment, il apparaît de manière manifeste que l'interprétation ou l'appréciation de la validité d'une règle communautaire, demandées par la juridiction nationale, n'ont aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal ou lorsque le problème est de nature hypothétique [arrêt *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco*, précité, point 35 ainsi que jurisprudence citée].
- 33 En l'espèce, il ressort de la décision de renvoi que les demandeurs au principal ont introduit, devant la High Court, un recours en contrôle de légalité visant à contester la transposition de la directive 2005/35 au Royaume-Uni et qu'ils peuvent exercer un tel recours alors même que, à la date d'introduction de celui-ci, le délai prévu pour la transposition de cette directive n'était pas encore expiré et qu'aucune mesure nationale de transposition de ladite directive n'avait été adoptée.
- 34 En outre, il n'est pas contesté devant la Cour que les questions posées sont pertinentes pour la solution du litige au principal, car l'adoption de mesures nationales visant à transposer une directive dans l'ordre juridique du Royaume-Uni peut être subordonnée à la condition que cette directive soit valide [voir arrêt *British American Tobacco (Investments) et Imperial Tobacco*, précité, point 37].
- 35 Dès lors, il n'apparaît pas de manière manifeste que l'appréciation de la validité de la directive 2005/35, demandée par la juridiction de renvoi, n'a aucun rapport avec la réalité ou l'objet du litige au principal ou concerne un problème de nature hypothétique.

Sur les questions préjudicielles

Sur les première à troisième questions

- 36 Par ses première à troisième questions, la juridiction de renvoi demande, en substance, à la Cour d'apprécier la validité des articles 4 et 5 de la directive 2005/35 au regard des règles 9 et 11, sous b), de l'annexe I de la convention Marpol 73/78, 5 et 6, sous b), de l'annexe II de cette convention ainsi qu'au regard des dispositions de la convention de Montego Bay qui précisent les conditions d'exercice, par les États côtiers, de certains de leurs droits dans les différentes zones de mer.
- 37 Les demandeurs au principal ainsi que les gouvernements hellénique, chypriote et maltais soutiennent que les articles 4 et 5 de la directive 2005/35 ne respectent, à plusieurs égards, ni la convention Marpol 73/78 ni la convention de Montego Bay. Notamment, en prévoyant un niveau de responsabilité correspondant à une négligence grave, ces articles établiraient un régime de responsabilité plus strict pour les rejets accidentels que celui prévu à l'article 4 de la convention Marpol 73/78, lu en combinaison avec les règles 9 et 11, sous b), de l'annexe I de cette convention ainsi que 5 et 6, sous b), de l'annexe II de celle-ci.
- 38 À cet égard, les demandeurs au principal et les gouvernements susmentionnés partent de la prémisse que la légalité de la directive 2005/35 peut être appréciée au regard de la convention de Montego Bay, puisque la Communauté étant partie à cette convention, cette dernière fait partie intégrante de l'ordre juridique communautaire.

- 39 Selon eux, la légalité de ladite directive peut être également appréciée au regard de la convention Marpol 73/78. En effet, la convention de Montego Bay définirait et régirait l'étendue de la compétence des parties contractantes dans le cadre de leur action en haute mer, dans la zone économique exclusive et dans les détroits internationaux. Ainsi, la Communauté ne serait pas compétente pour adopter une législation s'appliquant aux rejets provenant de navires ne battant pas pavillon de l'un des États membres, si ce n'est dans la mesure où la convention de Montego Bay reconnaît à la Communauté le droit d'adopter une telle législation. Or, en vertu de celle-ci, les parties contractantes ne seraient compétentes que pour adopter une législation mettant en œuvre les règles et normes internationales dans de telles zones, c'est-à-dire, en l'occurrence, les dispositions de la convention Marpol 73/78. Cette compétence en haute mer serait précisée à l'article 211, paragraphes 1 et 2, de la convention de Montego Bay, dans les détroits internationaux aux articles 42, paragraphe 1, sous b), et 45, de cette convention et dans la zone économique exclusive à l'article 211, paragraphe 5, de celle-ci. Il en irait de même s'agissant des eaux territoriales en vertu de l'article 2, paragraphe 3, de la convention de Montego Bay.
- 40 Les demandeurs au principal ajoutent que la légalité de la directive 2005/35 devrait être appréciée au regard de la convention Marpol 73/78, au motif, également, que le législateur communautaire entend transposer cette dernière en droit communautaire au moyen de cette directive.
- 41 En outre, le domaine du transport maritime serait un domaine dans lequel la Communauté jouerait un rôle de régulateur de la mise en œuvre des obligations internationales des États membres. La situation serait analogue à celle qui prévalait au titre de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce du 30 octobre 1947 (ci-après le «GATT de 1947»), avant l'avènement de l'accord instituant l'Organisation mondiale du commerce, situation dans laquelle la Communauté, sans être devenue partie au premier de ces accords, avait succédé aux États membres dans leurs obligations en raison de son activité dans le cadre de la politique commerciale commune. Les domaines couverts par le GATT de 1947 étaient ainsi entrés dans le champ de compétence de la Communauté, les dispositions de cet accord ayant pour effet de lier cette dernière.

Appréciation de la Cour

- 42 Il ressort de l'article 300, paragraphe 7, CE que les institutions de la Communauté sont liées par les accords conclus par celle-ci et, par conséquent, que ces accords bénéficient de la primauté sur les actes de droit communautaire dérivé (voir, en ce sens, arrêts du 10 septembre 1996, *Commission/Allemagne*, C-61/94, Rec. p. I-3989, point 52, et du 12 janvier 2006, *Algemene Scheeps Agentuur Dordrecht*, C-311/04, Rec. p. I-609, point 25).
- 43 Il s'ensuit que la validité d'un acte communautaire dérivé peut être affectée du fait de l'incompatibilité de ce dernier avec de telles règles du droit international. Lorsque cette invalidité est invoquée devant une juridiction nationale, la Cour vérifie ainsi, en application de l'article 234 CE, la validité de l'acte communautaire concerné au regard de toutes les règles du droit international, sous réserve du respect de deux conditions.

- 44 Premièrement, la Communauté doit être liée par ces règles (voir arrêt du 12 décembre 1972, *International Fruit Company e.a.*, 21/72 à 24/72, Rec. p. 1219, point 7).
- 45 Deuxièmement, la Cour ne peut procéder à l'examen de la validité d'une réglementation communautaire au regard d'un traité international que lorsque la nature et l'économie de celui-ci ne s'y opposent pas et que, par ailleurs, ses dispositions apparaissent, du point de vue de leur contenu, inconditionnelles et suffisamment précises (voir en ce sens, notamment, arrêt du 10 janvier 2006, *IATA et ELFAA*, C-344/04, Rec. p. I-403, point 39).
- 46 Il convient donc d'examiner si ces deux conditions sont réunies en ce qui concerne la convention Marpol 73/78 et la convention de Montego Bay.
- 47 En premier lieu, s'agissant de la convention Marpol 73/78, il y a lieu de relever d'emblée que la Communauté n'est pas partie contractante à cette dernière.
- 48 En outre, ainsi que la Cour l'a déjà jugé, il n'apparaît pas que, en vertu du traité CE, la Communauté ait assumé les compétences précédemment exercées par les États membres dans le domaine d'application de la convention Marpol 73/78 ni que, par conséquent, les dispositions de celle-ci aient pour effet de lier la Communauté (arrêt du 14 juillet 1994, *Peralta*, C-379/92, Rec. p. I-3453, point 16). À cet égard, la convention Marpol 73/78 se distingue donc du GATT de 1947 dans le cadre duquel la Communauté a progressivement assumé des compétences précédemment exercées par les États membres, ce qui a eu pour conséquence de la lier par les engagements découlant de cet accord (voir en ce sens, notamment, arrêt *International Fruit Company e.a.*, précité, points 10 à 18). Dès lors, cette jurisprudence relative au GATT de 1947 n'est pas transposable à la convention Marpol 73/78.
- 49 Il est vrai que tous les États membres de la Communauté sont parties contractantes à la convention Marpol 73/78. Cependant, en l'absence d'un transfert intégral des compétences précédemment exercées par les États membres à la Communauté, cette dernière ne saurait, en raison du seul fait que tous ces États sont parties contractantes à la convention Marpol 73/78, être liée par les règles figurant dans celle-ci, qu'elle n'a pas elle-même approuvées.
- 50 Dès lors que la Communauté n'est pas liée par la convention Marpol 73/78, la seule circonstance que la directive 2005/35 a pour objet d'incorporer dans le droit communautaire certaines règles qui figurent dans cette dernière ne suffit pas, non plus, pour qu'il appartienne à la Cour de contrôler la légalité de cette directive au regard de ladite convention.
- 51 Certes, ainsi qu'il ressort d'une jurisprudence constante, les compétences de la Communauté doivent être exercées dans le respect du droit international, y compris des dispositions des conventions internationales dans la mesure où elles codifient des règles coutumières consacrées par le droit international général (voir, en ce sens, arrêts du 24 novembre 1992, *Poulsen et Diva Navigation*, C-286/90, Rec. p. I-6019, points 9 et 10; du 24 novembre 1993, *Mondiet*, C-405/92, Rec. p. I-6133, points 13 à 15, et du 16 juin 1998, *Racke*, C-162/96, Rec. p. I-3655, point 45). Néanmoins, il n'apparaît pas que les règles 9, 11, sous b), de l'annexe I de la convention Marpol 73/78, 5 et 6, sous b), de

l'annexe II de cette convention constituent l'expression de règles coutumières consacrées par le droit international général.

- 52 Dans ces conditions, force est de constater que la validité de la directive 2005/35 ne peut être appréciée au regard de la convention Marpol 73/78 bien que les États membres soient liés par celle-ci. Cette dernière circonstance est toutefois susceptible d'avoir des conséquences pour l'interprétation, d'une part, de la convention de Montego Bay et, d'autre part, des dispositions du droit dérivé qui entrent dans le champ d'application de la convention Marpol 73/78. En effet, compte tenu du principe coutumier de bonne foi, qui fait partie du droit international général, et de l'article 10 CE, il appartient à la Cour d'interpréter ces dispositions en tenant compte de la convention Marpol 73/78.
- 53 En second lieu, s'agissant de la convention de Montego Bay, celle-ci a été signée par la Communauté et approuvée par la décision 98/392, ce qui a pour conséquence de lier la Communauté, les dispositions de cette convention faisant, par suite, partie intégrante de l'ordre juridique communautaire (voir arrêt du 30 mai 2006, Commission/Irlande, C-459/03, Rec. p. I-4635, point 82).
- 54 Il convient donc de vérifier si la nature et l'économie de la convention de Montego Bay, telles qu'elles ressortent notamment du but, du préambule et des termes de cette dernière, ne s'opposent pas à l'examen de la validité des actes communautaires au regard des dispositions de cette convention.
- 55 La convention de Montego Bay a pour objectif principal de codifier, de préciser et de développer des règles de droit international général relatives à la coopération pacifique de la communauté internationale lors de l'exploration, de l'utilisation et de l'exploitation des espaces maritimes.
- 56 À cette fin, selon le préambule de cette convention, les parties contractantes ont entendu établir, au moyen de cette dernière, un ordre juridique pour les mers et les océans qui facilite la navigation internationale, qui tienne compte des intérêts et des besoins de l'humanité toute entière et, en particulier, des intérêts et des besoins spécifiques des pays en développement, et qui renforce la paix, la sécurité, la coopération ainsi que les relations amicales entre toutes les nations.
- 57 Dans cette optique, la convention de Montego Bay établit les régimes juridiques de la mer territoriale (articles 2 à 33), des eaux des détroits servant à la navigation internationale (articles 34 à 45), des eaux archipélagiques (articles 46 à 54), de la zone économique exclusive (articles 55 à 75), du plateau continental (article 76 à 85) et de la haute mer (article 86 à 120).
- 58 Pour tous ces espaces maritimes, cette convention vise à établir un juste équilibre entre les intérêts des États en leur qualité d'États côtiers et les intérêts des États en leur qualité d'États du pavillon, lesquels peuvent s'opposer. À cet égard, les parties contractantes envisagent, ainsi qu'il ressort de nombreuses dispositions de ladite convention, telles que les articles 2, 33, 34, paragraphe 2, 56 ou 89 de celle-ci, de fixer les limites matérielles et territoriales de leurs droits souverains respectifs.
- 59 En revanche, les particuliers ne bénéficient pas, en principe, de droits et de libertés autonomes en vertu de la convention de Montego Bay. Ils ne peuvent notamment jouir

de la liberté de navigation que s'ils établissent un rapport étroit entre leur navire et un État qui lui attribue sa nationalité et devient l'État de son pavillon. Ce rapport doit être constitué en vertu du droit interne dudit État. L'article 91 de cette convention précise à cet égard que chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon, étant entendu qu'il doit exister un lien substantiel entre cet État et lesdits navires. Selon l'article 92, paragraphe 1, de la convention de Montego Bay, les navires naviguent sous le pavillon d'un seul État et aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement d'immatriculation.

- 60 Dès lors qu'un navire ne relève pas d'un État, ni celui-ci ni les personnes se trouvant à son bord ne jouissent de la liberté de navigation. À cet égard, la convention de Montego Bay prévoit notamment, à son article 110, paragraphe 1, qu'un navire de guerre qui croise en haute mer un navire étranger peut l'arraisonner s'il a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire est sans nationalité.
- 61 Certes, le libellé de certaines dispositions de la convention de Montego Bay, telles que ses articles 17, 110, paragraphe 3, et 111, paragraphe 8, paraît attacher des droits aux navires. Il ne s'ensuit pas pour autant que ces droits soient ainsi conférés aux particuliers liés à ces navires, tels que les propriétaires de ces derniers, puisque le statut juridique international du navire dépend de l'État du pavillon et non de l'appartenance du navire à certaines personnes physiques ou morales.
- 62 De même, c'est à l'État du pavillon qu'il est imposé, en vertu de ladite convention, de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer et, partant, pour protéger les intérêts des autres États. Cet État peut ainsi être également tenu responsable, à l'égard des autres États, des atteintes causées aux espaces marins placés sous la souveraineté de ces derniers par un navire battant son pavillon, dès lors que ces atteintes résultent d'un manquement de l'État du pavillon à ses obligations.
- 63 L'analyse qui précède n'est pas infirmée par le fait que la partie XI de la convention de Montego Bay associe les personnes physiques et morales à l'exploration, à l'utilisation et à l'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale, la présente affaire ne concernant nullement les dispositions de cette partie XI.
- 64 Dans ces circonstances, il convient de constater que la convention de Montego Bay ne met pas en place des règles destinées à s'appliquer directement et immédiatement aux particuliers et à conférer à ces derniers des droits ou des libertés susceptibles d'être invoqués à l'encontre des États, indépendamment de l'attitude de l'État du pavillon du navire.
- 65 Il s'ensuit que la nature et l'économie de la convention de Montego Bay s'opposent à ce que la Cour puisse apprécier la validité d'un acte communautaire au regard de cette dernière.
- 66 Par conséquent, il y a lieu de répondre aux première à troisième questions que la validité de la directive 2005/35 ne peut être appréciée:

- ni au regard de la convention Marpol 73/78
- ni au regard de la convention de Montego Bay.

Sur la quatrième question

- 67 Par cette question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 4 de la directive 2005/35 est invalide au motif que, en utilisant l'expression «négligence grave», il viole le principe général de sécurité juridique.
- 68 Les demandeurs au principal et le gouvernement hellénique considèrent que l'article 4 de la directive 2005/35 méconnaît le principe général de sécurité juridique qui exige qu'une réglementation soit claire et précise, afin que les justiciables puissent connaître sans ambiguïté leurs droits et obligations. En effet, cette disposition soumettrait la responsabilité des personnes à l'origine des rejets de substances polluantes au critère de la négligence grave qui ne serait aucunement défini par la directive 2005/35 et qui souffrirait, par conséquent, d'un manque de clarté. Ainsi, les personnes concernées ne pourraient avoir connaissance du niveau de sévérité de la réglementation à laquelle ils sont soumis.

Appréciation de la Cour

- 69 Le principe général de sécurité juridique, qui constitue un principe fondamental du droit communautaire, exige, notamment, qu'une réglementation soit claire et précise, afin que les justiciables puissent connaître sans ambiguïté leurs droits et obligations et prendre leurs dispositions en conséquence (voir arrêts du 14 avril 2005, Belgique/Commission, C-110/03, Rec. p. I-2801, point 30, ainsi que IATA et ELFAA, précité, point 68).
- 70 En outre, en obligeant les États membres à considérer certains comportements comme des infractions et à les sanctionner, l'article 4 de la directive 2005/35, lu en combinaison avec l'article 8 de cette dernière, doit également respecter le principe de légalité des délits et des peines (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), qui fait partie des principes généraux du droit se trouvant à la base des traditions constitutionnelles communes aux États membres (arrêt du 3 mai 2007, *Advocaten voor de Wereld*, C-303/05, Rec. p. I-3633, point 49) et qui est une expression particulière du principe général de sécurité juridique.
- 71 Le principe de légalité des délits et des peines implique que les règles communautaires définissent clairement les infractions et les peines qui les répriment. Cette condition se trouve remplie lorsque le justiciable peut savoir, à partir du libellé de la disposition pertinente et au besoin à l'aide de l'interprétation qui en est donnée par les tribunaux, quels actes et omissions engagent sa responsabilité pénale (voir, notamment, arrêt *Advocaten voor de Wereld*, précité, point 50, ainsi que Cour eur. D. H., arrêt *Coëme e.a. c. Belgique* du 22 juin 2000, *Recueil des arrêts et décisions* 2000-VII, § 145).
- 72 Il est vrai que l'article 4 de la directive 2005/35, lu en combinaison avec l'article 8 de cette dernière, oblige les États membres à sanctionner les rejets par des navires de substances polluantes s'ils ont été commis «intentionnellement, témérement ou à la suite d'une négligence grave», sans définir pour autant ces notions.

- 73 Il importe toutefois de souligner, tout d'abord, que ces différentes notions, notamment celle de «négligence grave» visée par les questions posées, correspondent à des critères d'engagement de la responsabilité ayant vocation à s'appliquer à un nombre indéfini de situations qu'il est impossible d'envisager à l'avance et non à des comportements précis susceptibles d'être détaillés dans un acte normatif, de droit communautaire ou de droit national.
- 74 Ensuite, il convient de constater que ces notions sont pleinement intégrées et utilisées dans les systèmes juridiques respectifs des États membres.
- 75 Notamment, tous ces systèmes ont recours à la notion de négligence qui vise une action ou omission involontaire par laquelle la personne responsable viole son obligation de diligence.
- 76 En outre, ainsi que le prévoient de nombreux systèmes juridiques nationaux, la notion de négligence «grave» ne peut viser qu'une violation caractérisée d'une telle obligation de diligence.
- 77 Dans ces conditions, la notion de «négligence grave» au sens de l'article 4 de la directive 2005/35 doit être entendue comme impliquant une action ou omission involontaire par laquelle la personne responsable viole, d'une manière caractérisée, l'obligation de diligence qu'elle aurait dû et aurait pu respecter compte tenu de ses qualités, de ses connaissances, de ses aptitudes et de sa situation individuelle.
- 78 Enfin, conformément à l'article 249 CE, la directive 2005/35 doit être transposée par les États membres dans leurs ordres juridiques respectifs. Ainsi, la définition même des infractions visées à l'article 4 de cette directive et les sanctions applicables sont celles qui résultent des règles édictées par les États membres.
- 79 Compte tenu de ce qui précède, l'article 4 de la directive 2005/35, lu en combinaison avec l'article 8 de cette dernière, n'enfreint pas le principe général de sécurité juridique en tant qu'il impose aux États membres de sanctionner les rejets par des navires de substances polluantes commis à la suite d'une «négligence grave», sans définir cette notion.
- 80 Il s'ensuit que l'examen de la quatrième question n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de l'article 4 de la directive 2005/35 au regard du principe général de sécurité juridique.

Sur les dépens

- 81 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (grande chambre) dit pour droit:

- 1) La validité de la 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, ne peut être appréciée:**
 - ni au regard de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, signée à Londres le 2 novembre 1973, telle que complétée par le protocole du 17 février 1978,
 - ni au regard de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982.
- 2) L'examen de la quatrième question n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité de l'article 4 de la directive 2005/35 au regard du principe général de sécurité juridique.**

TABLEAUX - FIGURES - ILLUSTRATIONS

- Types de plates-formes pétrolières	161
- Evolution de la quantité de dispersants (en m ³)	180
- Perspectives de la demande d'énergies à l'horizon 2030	193
- Le concept ALARA	234
- Relations entre les réglementations en matière de sécurité offshore	235
- Les éléments d'un safety case	236
- Les cinq éléments clés des safety cases	237
- Principales étapes dans le processus d'évaluation des risques	239
- Composantes du système intégré	266
- Organigramme de la méthodologie FSA	267
- Indice de fréquence	268
- Indice de gravité	269
- Indice de risque	269
- Typologie des codes par performance	280
- Prescription et performance	282
- Liens possibles entre GBS et FSA	287
- Cadre réglementaire des GBS	288
- Calendrier de mise en œuvre des GBS	292
- Schéma des différents types de restauration dans le cadre de la loi "LRE"	346

INDEX

A

Abordage, 88, 210, 216
Accidentologie, 77, 87, 137, 297, 303
Adaptation, 75, 151, 240, 274, 321, 372
Advertance, 154
AESM, 241
Age des navires, 148
Aide à la décision, 280, 282, 289
ALARA, 249, 252
AMDEC, 181, 287
Anticipation, 18, 19, 151
Approche systémique, 106, 310, 376
Armateur, 70, 71, 98, 139, 141, 175, 293, 348, 350, 353, 357
Assistance, 158, 159, 214, 233, 241
Assurance, 27, 88, 148, 183, 259, 260, 271, 293, 350, 351
Autorité portuaire, 134, 135, 136

B

Biologie marine, 46, 57
Bilan coût-avantages, 282

C

Capitaine, 114-120
CLC, 175, 219, 220, 222, 223, 225, 226, 257, 324
CNUDM, 227, 235, 271, 324, 325, 339, 340, 353, 379
Collision, 89, 190
Convention de Barcelone, 228, 229, 273, 274, 275
Crise
 Communication, 131, 167, 168, 189, 193
 Gestion, 166, 172, 184, 242
Culture commune des risques, 173, 179

D

Dangerously Unsafe Ship, 521
Droit de l'environnement
 Pénalisation, 295-321
Droit maritime
 Autonomie, 313
 Limitation de responsabilité, 207, 215, 218, 234, 345-377
Droit pénal, 297-306
 Fonction réparatrice, 318
 Fonction punitive, 320

E

Echouement, 88, 123, 124, 126, 131, 135, 192
Effectif de sécurité, 104
Encroûtements, 379
Equipage, 39, 98-136, 214, 341
Ergonomie, 89
Etat de navigabilité, 141, 148, 150
Etude de dangers, 212, 246
Evaluation formelle de sécurité Voir FSA

F

Facteurs humains, 81-127, 246, 375
Facteurs techniques, 87, 128-186, 375
Fatigue, 908, 100-128, 143, 282
Faute, 15-25, 91, 207, 267, 320, 322, 342, 343, 348, 349, 353, 355, 357, 361, 362
Fiabilité, 97, 141, 150, 153, 182, 246
FIIPOL, 356, 357
FIPOL, 175, 219-226, 257, 346, 352
Fonds marins, 34, 56, 173, 137
 Exploitation, 144, 147, 170-178, 198, 205, 209, 216, 227, 234, 236, 238, 273, 377, 378, 379
 Exploration, 47, 52, 137, 140, 176, 177, 198, 238, 273
Forum shopping, 286
FSA, 279-310
Fumeurs noirs, 60, 378, 379

G

GBS, 148, 279-312
Gestion intégrée, 180, 354
Gouvernance, 73, 77, 78, 82

H

High Reliability Organizations, 143, 145

I

Indemnisation, 20, 158, 161, 174, 220, 266, 322, 325, 344, 345, 354, 355, 356, 359, 365
Industrie maritime, 82, 100, 116, 201, 202, 259

L

Lieu refuge, 156, 158, 160

M

Management environnemental, 185
Marins, 34, 38, 50, 113, 118, 372
MARPOL, 141, 142, 144, 230, 315, 324, 337, 338, 340, 341, 342, 362, 376
Mer territoriale, 156, 323
Modèle de Reason, 96, 97, 98, 132
Mondialisation, 17, 27, 44, 68, 69, 77

N

Navfrage, 14, 33, 37, 50, 61 67, 84, 99, 106, 113, 124, 131, 147, 246, 273
Navire
 Autonomie, 57, 96, 110, 201, 202, 203, 217, 218, 294, 390, 411
 Conception, 232, 276, 292
 Démantèlement, 279, 291
 Double coque, 272
 Engin flottant, 198, 199, 201, 206, 211
 Engin marin, 207, 210
 Jet-ski, 203, 204, 205
 Nature mobilière, 199, 200
 Périls de la mer, 140, 160, 199, 200, 201, 218
Navire gravement dangereux, 141
Normes de construction en fonction d'objectifs Voir GBS

O

Océanographie, 44, 54, 56, 58
OILPOL, 68, 108
OMI, 59, 71-80, 94, 107, 110
OMCI, 61-71
ONG, 74, 75
OPA, 195, 244, 246, 247, 326, 333-337, 355
OPOL, 212, 213, 261, 262
OPRC, 215
OSPAR, 258, 261

P

Perception, 15, 88, 95, 118, 129, 182, 185, 240, 292
Petroleum Act
 Britannique, 221
 Norvégien, 223
Phase opérationnelle, 216-221
Pilote, 57, 93, 113, 117, 122-128, 332, 353
Plan ORSEC, 91
Plateau continental, 167, 181, 215, 216, 222, 223, 224, 244, 259
Plates-formes pétrolières
 Fixes, 160, 210, 214, 218
 FPSO, 160, 211, 214, 218
 Jack-up, 214

Mobiles, 214, 216, 217, 218
Semi-submersibles, 160, 214, 218
Submersibles, 214
Phase opérationnelle, 216-221

Préjudice

Collectif, 338, 339, 340, 341, 343, 348
Réparation, 18, 165, 206, 219, 247, 256, 259, 296, 302, 325-331, 335, 337-348
Ecologique pur, 338, 344-348, 353

R

Recueil MODU, 218
Responsabilité
 Civile, 18-24, 243-256, 326-350
 Extracontractuelle, 21, 22, 243, 247, 253, 353
 Objective, 23, 249, 283, 303, 339, 343
 Subjective, 338
 Pénale, 8, 18, 152, 296, 297, 300, 303, 306, 307, 317, 322
 Torts, 247, 248, 250, 251
Ressources naturelles, 215, 222, 246, 251, 311, 345, 346, 354
Restauration, 238, 245, 345, 346, 347
Rio Draft, 216
Risque majeur, 24, 171
Risques
 Acceptables, 25, 113, 234
 Analyse, 8, 87, 159, 162, 170, 238, 271, 285, 288, 350
 Gestion, 81, 89, 95, 106, 162, 169-174, 187, 224, 228, 236-242, 263, 266, 279, 282, 352
 Identification, 110, 171, 237, 271, 350
 Maîtrise, 20, 172, 187, 239, 271, 275

S

Safe manning Voir **Effectif de sécurité**
Seveso, 85, 232, 274
Société de classification, 138, 140, 290, 305
SOLAS, 62, 80, 280, 290
Sommeil, 106-112
SOSREP, 127, 128
Sous-sol, 27, 164, 198, 215, 219, 258, 260, 340

T

Tolérance, 116, 233

V

Vetting, 139, 306, 307, 321,

Z

ZEE, 148, 221, 222, 304, 305, 321
Zone de sécurité, 221

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	5
RÉSUMÉ	8
SUMMARY	9
ABRÉVIATIONS	10
SOMMAIRE	13
INTRODUCTION	14
PARTIE 1 L'IDENTIFICATION DES RISQUES MARITIMES	27
CHAPITRE 1 LES RISQUES MARITIMES DANS L'HISTOIRE	28
<i>Section 1 Des cavernes aux abysses</i>	29
Sous-section 1 La mer, lieu d'effroi et de conquêtes	30
A) La marine antique ou le saut dans l'inconnu	32
B) Le Moyen-âge : une peur mystique de la mer	37
Sous-section 2 La mer, lieu de découvertes	44
A) En quête de nouveaux mondes	45
B) La mer saisie par la science	53
<i>Section 2 L'OMI ou la communauté internationale gardienne des océans</i>	59
Sous-section 1 La difficile internationalisation de la sécurité maritime	60
A) Des normes privées aux normes internationales	61
B) Les difficultés conjoncturelles et structurelles de l'OMCI	64
Sous-section 2 Les réformes salutaires de l'OMCI	69
A) Un rôle renforcé sur une assise plus large	70
B) Une gestion collégiale assumée de la sécurité maritime	73
CHAPITRE 2 LES ASPECTS CONTEMPORAINS	81
<i>Section 1 L'omniprésence des facteurs humains</i>	82
Sous-section 1 La gestion des risques à terre	84
A) Le facteur humain	85
B) La gestion de la sécurité par la compagnie maritime : le cas du HERALD OF FREE ENTERPRISE	97
1) Un laxisme systémique et accidentogène	98
2) La prise en compte tardive de la fatigue de l'équipage	106
Sous-section 2 La gestion des risques en mer	113
A) Le rôle du capitaine et de l'équipage : le cas de l'EXXON VALDEZ	114
1) La défaillance du capitaine	115
2) Une organisation des secours défaillante	118
B) Le rôle du pilote : le cas du SEA EMPRESS	122
1) Une erreur humaine occultant une communication déficiente	123
2) De la formation et de la gestion des pilotes : une chaîne organisationnelle défectueuse	125
<i>Section 2 La diversité des facteurs techniques</i>	129
Sous-section 1 La défaillance des structures : le cas du PRESTIGE	131
A) Le navire source de risque	133
1) Les normes de construction et d'exploitation	133
2) L'organisation facteur de fiabilité	142
B) Une gestion de crise réintroduisant l'élément humain	147
1) Les choix politiques facilitateurs d'accidents	147

2)	Le bénéfique retour d'expérience de l'ERIKA	153
Sous-section 2	La défaillance des équipements : le cas de DEEPWATER HORIZON	160
A)	Des risques subis et non gérés	163
1)	La vision parcellaire des politiques publiques en matière d'exploitation offshore	163
2)	L'absence de réelle gestion des risques et de culture commune des risques des acteurs privés	169
B)	Une gestion de crise aux contours incertains	175
1)	Un difficile partage des rôles	176
2)	De la sphère médiatique au retour d'expérience	183
PARTIE 2	LE TRAITEMENT DES RISQUES MARITIMES	188
CHAPITRE 1	LE TRAITEMENT TECHNIQUE : DES PLATES-FORMES PÉTROLIÈRES AUX NAVIRES	191
Section 1	<i>Des méthodologies provenant des exploitations offshore</i>	192
Sous-section 1	La qualification des plates-formes pétrolières	196
A)	La définition évolutive du navire	197
1)	La notion classique de navire	197
a)	Un engin flottant de nature mobilière	199
b)	Un engin apte à affronter les périls de la mer	200
2)	La notion extensive de bâtiment de mer	204
a)	Le bâtiment de mer	205
b)	L'affaire du <i>SLOPS</i>	206
B)	Le statut hybride des plates-formes pétrolières	213
1)	En-dehors de la phase opérationnelle	217
2)	Pendant la phase opérationnelle	220
Sous-section 2	Les plates-formes pétrolières : source de risque et de responsabilité	228
A)	Les <i>safety cases</i>	229
1)	La genèse des <i>safety Cases</i>	229
2)	L'approche intégrée des <i>safety cases</i>	235
B)	La responsabilité illimitée théorique de l'exploitant	242
1)	Le régime de responsabilité civile de droit commun des opérateurs	242
a)	La mise en jeu de la responsabilité civile de l'opérateur par l'État ayant délivré l'autorisation	243
i.	Le régime australien	243
ii.	Le mécanisme de l' <i>OPA</i>	245
b)	La mise en jeu de la responsabilité civile de l'opérateur par les tiers ayant subi des préjudices	247
i.	Les torts	247
ii.	L'indemnisation des victimes en droit international privé	251
2)	L'apport des conventions régionales	256
Section 2	<i>Des méthodologies transposées au transport maritime</i>	262
Sous-section 1	L'évaluation formelle de sécurité (<i>FSA</i>)	263
A)	Une démarche d'amélioration continue proactive	264
B)	Une démarche probabiliste d'influence économique	267
Sous-section 2	Les normes en fonction d'objectifs généraux de sécurité (<i>GBS</i>)	277
A)	Des normes complexes mais ambitieuses	278
1)	Les fondements des <i>GBS</i>	278
2)	Des divergences sur l'approche à adopter	284
B)	Des normes nécessitant une attention particulière	288
1)	Une délégation de pouvoirs au profit des acteurs de la construction navale	288
2)	Une mise en œuvre à moyen terme	291
CHAPITRE 2	LE TRAITEMENT JURIDIQUE : LA REMISE EN CAUSE DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE	294
Section 1	<i>La pénalisation des activités maritimes comme moyen de protection de l'environnement marin</i>	296

Sous-section 1	Les pertes de repères du droit pénal	298
A)	Les fonctions classiques de la norme pénale : prévention et punition	299
B)	La nouvelle fonction contestable de la norme pénale : la réparation	301
Sous-section 2	Les excès de la pénalisation du droit de l'environnement de l'Union européenne	308
A)	La difficile répartition des compétences en matière environnementale	310
B)	L'aspect utilitariste du droit de l'Union européenne	316
Section 2	Pour une responsabilité civile soumise à conditions	323
Sous-section 1	Un nouveau régime de réparation des dommages environnementaux	324
A)	La remise en cause des principes de canalisation et de limitation de responsabilité	325
B)	L' <i>Oil Pollution Act</i> : une législation novatrice à dépasser	331
Sous-section 2	La mise œuvre du nouveau régime de responsabilité environnementale	335
A)	Les fondements juridiques de la réparation du préjudice écologique	336
B)	La définition des modes de réparation : pour la reconnaissance du préjudice écologique pur	343
CONCLUSION	348	
BIBLIOGRAPHIE	355	
OUVRAGES	355	
ENCYCLOPÉDIES	374	
RAPPORTS/GUIDES	375	
CONTRIBUTIONS	380	
ARTICLES	384	
CONVENTIONS INTERNATIONALES	394	
RÉSOLUTIONS ET CIRCULAIRES DE L'OMI	397	
DROIT COMMUNAUTAIRE	400	
LÉGISLATION	403	
<i>Française</i>	403	
<i>Anglaise et américaine</i>	405	
JURISPRUDENCE	406	
<i>CIJ</i>	406	
<i>Communautaire et européenne</i>	406	
<i>Française</i>	407	
<i>Anglaise, américaine et cadanienne</i>	408	
<i>Espagnole</i>	408	
ANNEXES	409	
CNUDM	409	
RAPPORT JEGOZO	427	
ARRÊT ERIKA – COUR DE CASSATION	459	
ARRÊT INTERTANKO	476	
TABLEAUX - FIGURES - ILLUSTRATIONS	492	
INDEX	493	
TABLE DES MATIÈRES	495	