

RISQUES ÉCOLOGIQUES ET ÉNERGÉTIQUES / ENVIRONMENTAL & ENERGY RISKS



LE RENDEZ-VOUS

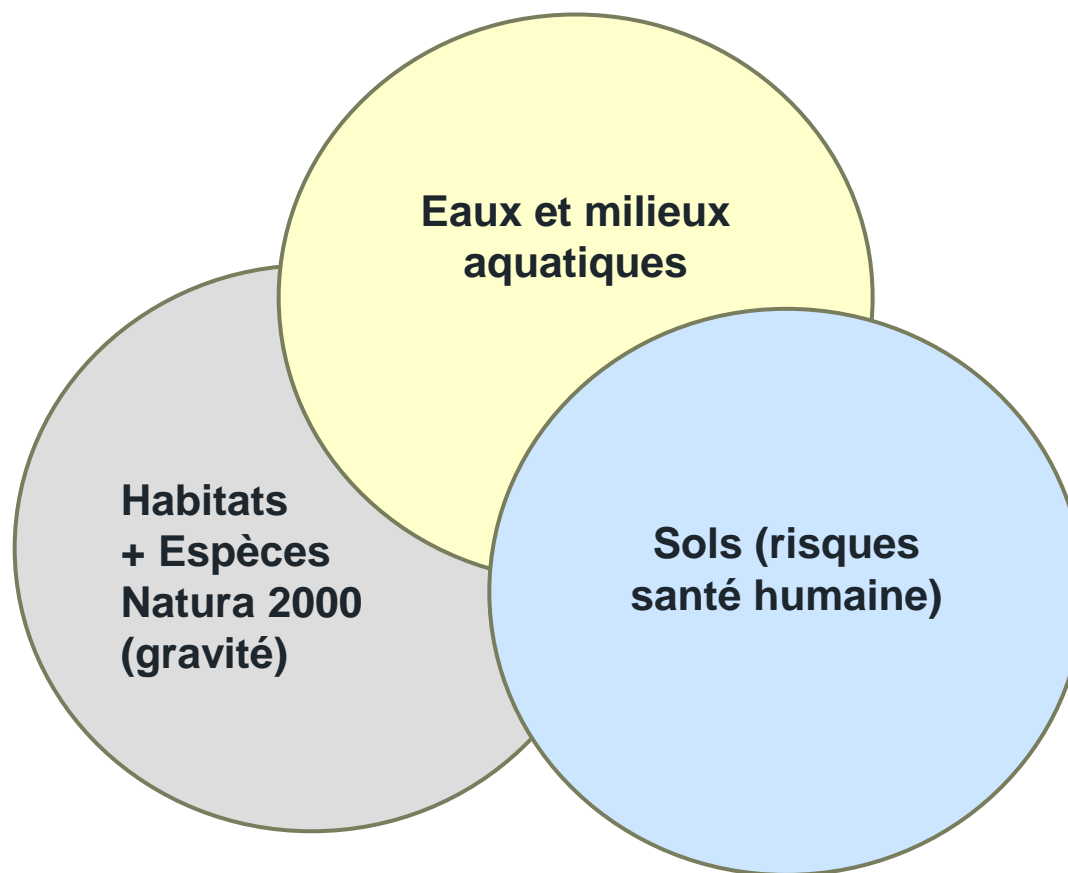
DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

PARIS - 2016

18 mai 2016

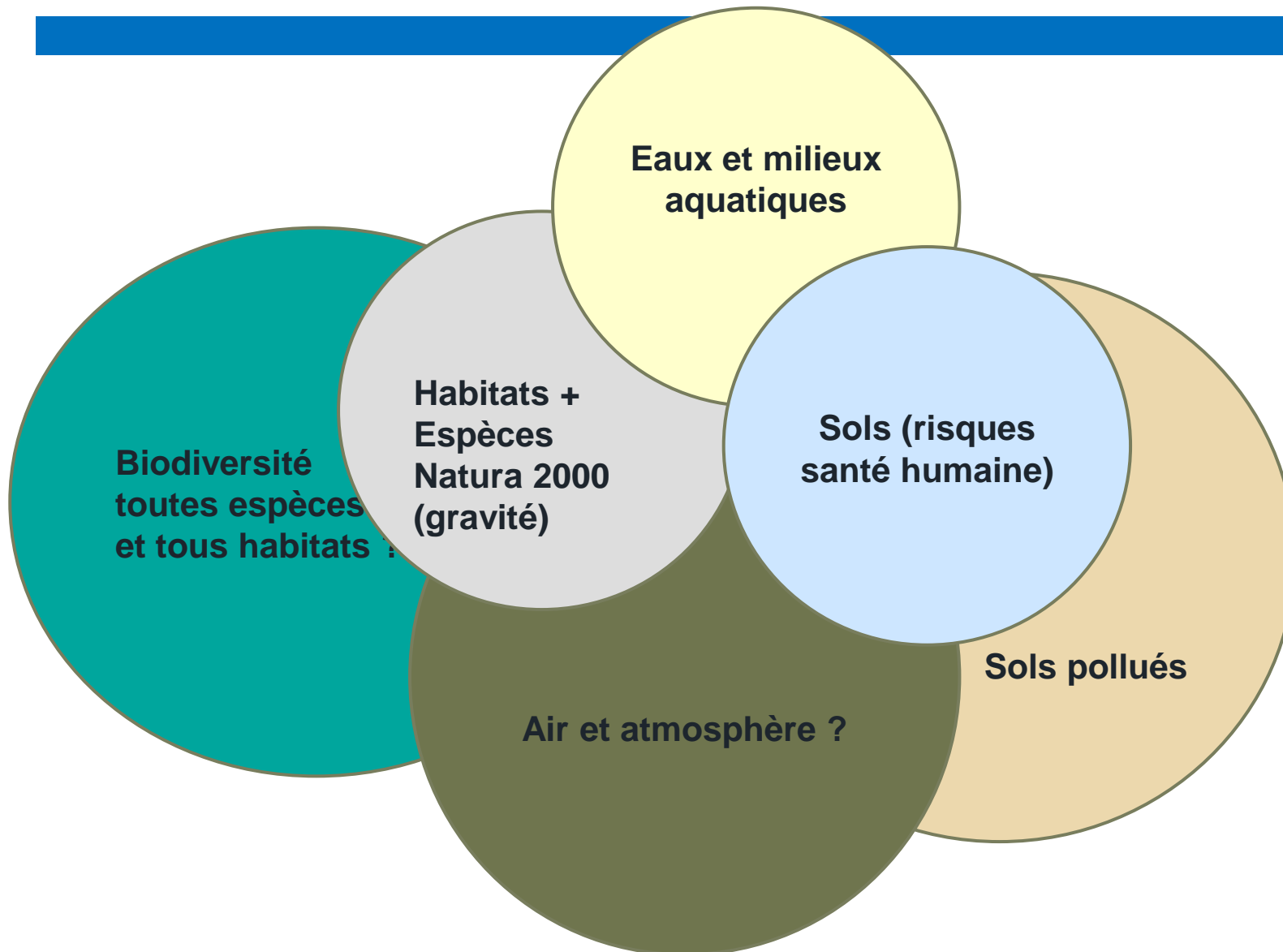


1-1 Dommage environnemental selon LRE





1-1 Préjudice écologique (jurisprudence)





1-1 Quelles activités concernées ?

LRE :

- ▣ toute activité économique
- ▣ Y compris certaines activités soumises à une responsabilité objective
 - ICPE
 - Déchets y compris le transport
 - La fabrication, l'utilisation, le stockage, la transformation, le conditionnement, le rejet dans l'environnement et le transport sur site de substances dangereuses
 - Le transport terrestre, maritime ou aérien ainsi que la manutention portuaire des marchandises dangereuses ou polluantes
 - Le transport par canalisation de gaz naturel, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés, ou de produits chimiques
- ▣ Exclusion activités nucléaires et activités régies par des Conventions internationales



1-1 Installation Classée pour la Protection de l'Environnement - ICPE



**Autorisation
(A)
dont SEVESO,
IED**

Non classé

Nomenclature

**Déclaration
(D)**



**Autorisation simplifié
ou Enregistrement (E)**

Exemple du stockage de liquides inflammables - rubrique ICPE n°1432.2 :

Déclaration (D) : 10 m³ à 100 m³

Autorisation (A) : > 100 m³



CESAM

1-1 Quelles activités concernées ?

Préjudice écologique :

- ▣ toute activité
- ▣ y compris le transport
- ▣ Responsabilité pour faute ou du fait de la garde



LE RENDEZ-VOUS

DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

PARIS - 2016



1-1 Qui paye bien, paye deux fois ?

LRE : réparation exclusivement en nature	Préjudice écologique : réparation monétaire
Mesures de prévention	Remboursement des frais exposés par les tiers ?
Réparation primaire	Indemnisation malgré « la mise en œuvre des mesures de réparations prévues par la LRE »
Réparation complémentaire	
Réparation compensatoire	



1.2.1 Le cadre juridique de la responsabilité civile pour pollution du fait du transport maritime

Un ensemble de Conventions internationales qui vise la RC du propriétaire de navire en cas de pollution marine accidentelle (*eaux marines*) :

Pollution ?

- Hydrocarbures en tant que cargaison :
 - Convention CLC de 1992 + Fund de 1992 (Fipol) + Fonds complémentaire de 2003
- Hydrocarbures en tant que fioul de soute (hors navires citernes) :
 - Convention Bunker de 2001
- Substances HNS (SNPD) :
 - Convention HNS de 1996 et Protocole de 2010 (+ Fonds) pour substances en vrac ou en colis (pas les mêmes montants) : *pas en vigueur.*



1.2.2 Caractéristiques du système tel qu'issu des textes

Un modèle classique en Droit maritime :

- RC **limitée** à un certain montant (jauge X DTS = plafond de RC)
- **Fonds de limitation** en cas de sinistre
- Ce fonds de limitation est garanti par assurance (P&I)
- RC **canalisée** vers le propriétaire du navire
- RC **objective** (sans faute)

+ intervention éventuelle d'un **Fonds d'indemnisation** (CLC/Fipol et HNS)



LE RENDEZ-VOUS

DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

PARIS - 2016

L'affaire ERIKA à la frontière entre droit maritime et droit commun



CESAM



2.1 Réponse assurantielle / Maritime :

Couvrir le risque à la hauteur des sommes prédéterminées dans le cadre des Conventions. Quels montants ?

- CLC 1992 : 89,7 M de DTS max. (environ 127 M USD)
- Fipol 1992 : 203 M de DTS (environ 288 M USD)
- Fonds complémentaire de 2003 : 750 M de DTS (environ 1 M USD)

- HNS 1996/2010 : HNS en vrac = 100 M de DTS max (environ 150 M USD)
HNS en colis = 115 M de DTS mas (environ 175 M USD)
Fonds HNS = 250 M de DTS max (environ 380 M USD)

- Bunker 2001 : RC limitée à 70 M de DTS max, pas de Fonds.





CESAM

2.1 Réponse assurantielle / Maritime

Objectif : Indemniser les victimes selon les critères de recevabilité des textes et la pratique de la gestion des sinistres.

Les notions de « *dommage par pollution* » et de « *mesure de sauvegarde* » sont les clefs de la recevabilité des dommages (ex : dommages aux biens, coûts des opérations de nettoyage, préjudices économiques ...).

Le risque écologique ?

Un risque parmi d'autres = pas d'instrument dédié ni de dispositions expresses dans les conventions (ex). Seul le « coût des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement » peut être recevable.

Conséquence : recherche de solutions alternatives par voie juridictionnelle pour le préjudice écologique pur... (Erika).



LE RENDEZ-VOUS

DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

PARIS - 2016



CESAM

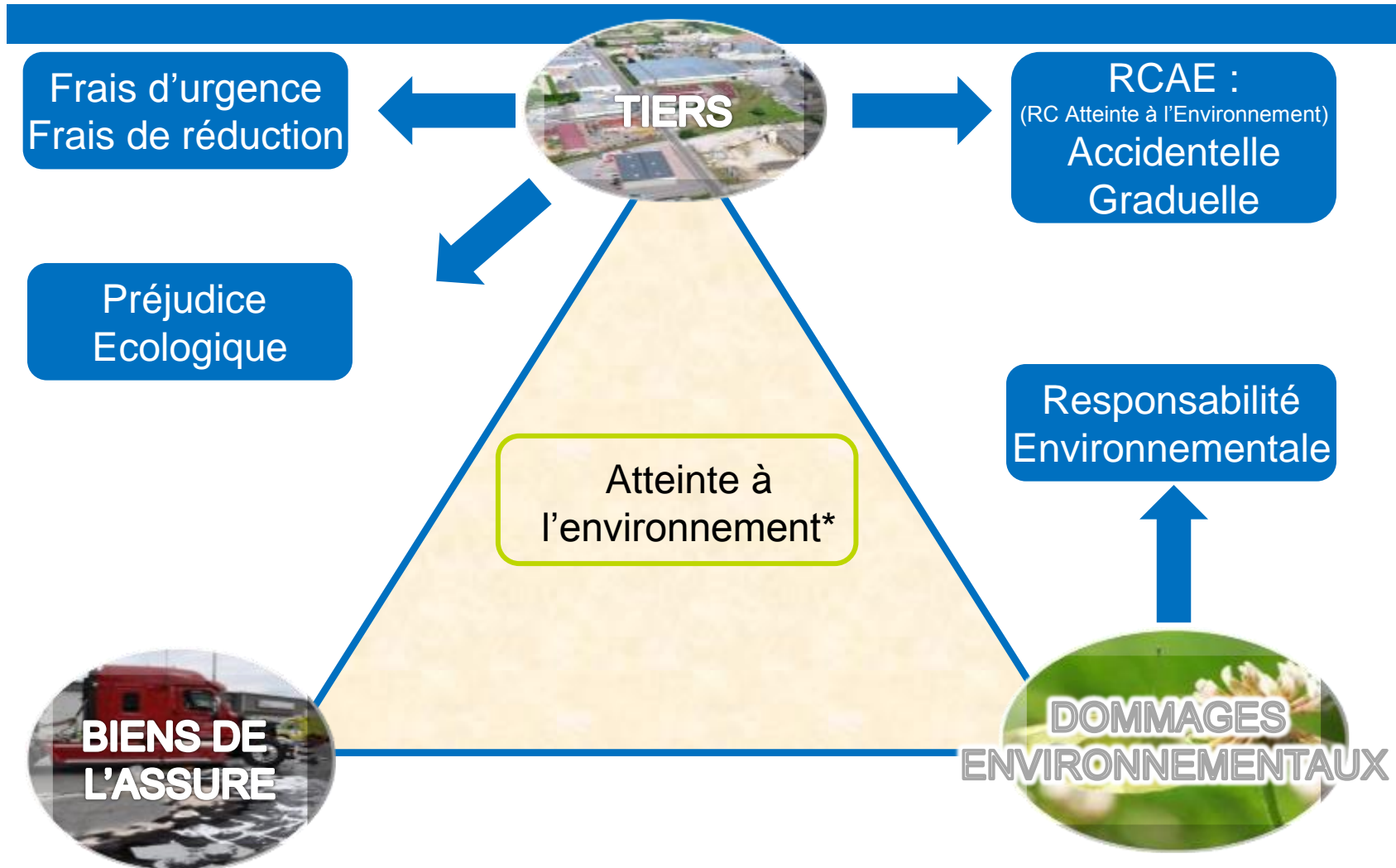
2-2 Garanties environnement terrestre

	Responsabilité Civile « Transport »	Responsabilité Civile « Auto »	Responsabilité Civile « Générale »	Dommmages Aux Biens	Contrat Environnement
Pollution soudaine et accidentelle provenant des activités assurées*					
Pollution graduelle provenant des activités assurées*					
Pollution ayant pour origine un incendie ou une explosion du fait des sites assurés					
Pollution soudaine et accidentelle et/ou graduelle ayant des conséquences sur la biodiversité, les eaux et les sols					
Préjudice Ecologique					

*hors incendie-explosion

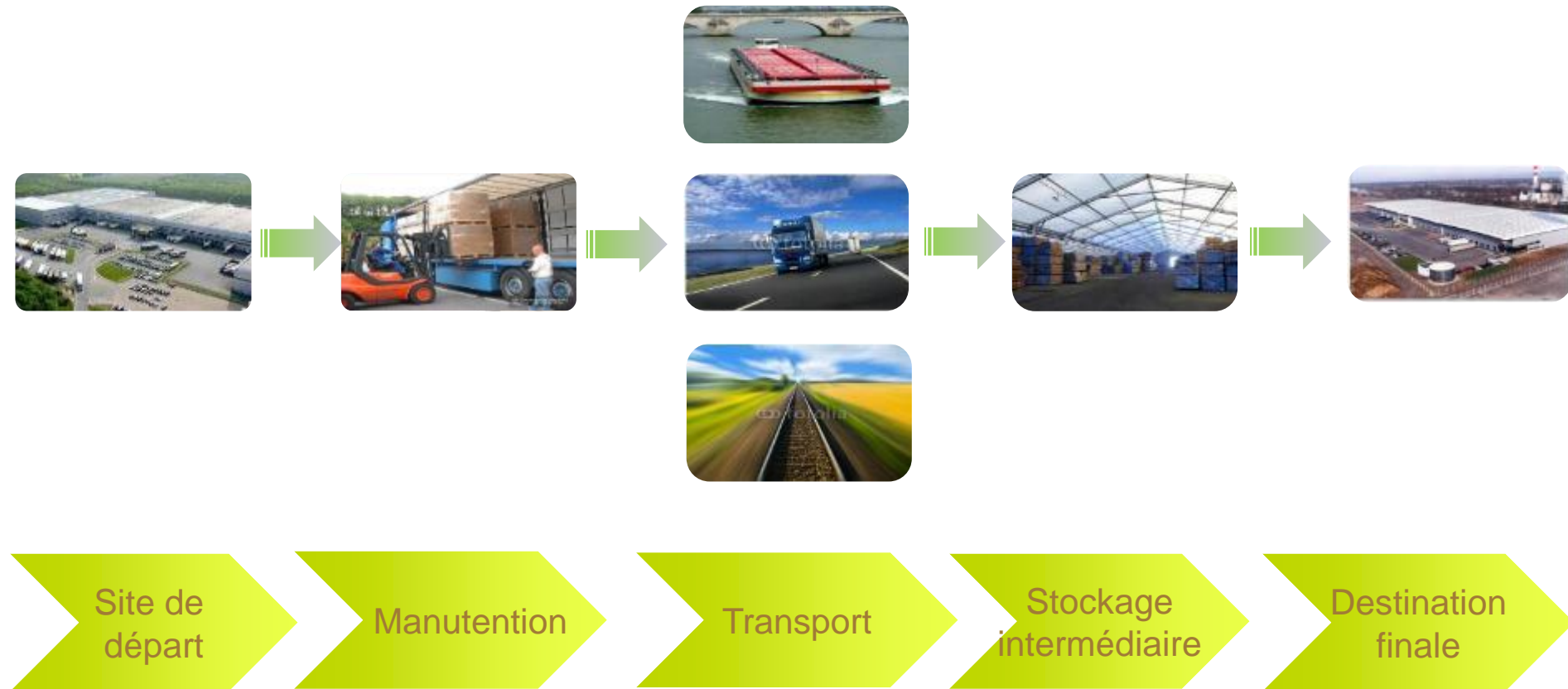
oui non incomplet

2-2 Les contrats dédiés aux Risques Environnement



*Émission, dispersion, rejet de toute substance par l'air, le sol ou les eaux ; odeurs, bruits... / Fait fortuit

2-2 Un accompagnement tout au long de la chaîne



Attention : certains contrats ne couvrent pas la RCAE VTM



3- Et le futur côté terrestre ?

Pas de révolution de la LRE

Une révolution du code civil

- ▣ Responsabilité objective
- ▣ Dommage « non négligeable »
- ▣ Réparation « prioritairement » en nature
- ▣ Sursis à statuer



3. Le futur, coté maritime ?

En matière de transport maritime et/ou de pollutions marines / offshore :

Individualiser le dommage écologique ?

Systeme dédié, complémentaire (Fonds) ?

Etendre les critères de recevabilité / dommage par pollution, à l'ensemble des coûts d'une véritable réparation primaire ?

Cas de l'offshore pétrolier :

Pas de Convention internationale dédiée à la RC (échec de la Convention CLEE de 1976).

Instrument volontaire : Plan de RC établi par OPOL (250 M USD) mais pas de traitement spécifique du risque écologique. Extension ?



LE RENDEZ-VOUS

DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

PARIS - 2016

3. Le futur ?

En matière d'EMR :

En France : Eolien en mer exclu des ICPE

Pas d'instrument spécifique pour des technologies, un milieu et des risques - encore - à préciser (Hydrolien, houlomoteur).

Caractériser les atteintes / dommages au milieu marin ? (quels risques, état antérieur, évaluation...).

Une place pour un régime spécifique et obligatoire de RC de l'exploitant qui intégrerait les aspects environnementaux ?



LE RENDEZ-VOUS

DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

PARIS - 2016