



**Programme des  
Nations Unies  
pour l'environnement**



UNEP(DEPI)/MED WG.319/4  
17 septembre 2007  
FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS



**PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE**

Deuxième réunion, à composition non limitée, du groupe des experts juridiques et techniques chargé de proposer des règles et procédures appropriées pour la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée

Athènes (Grèce), 28-29 juin 2007

**DOC. UNEP(DEPI)/MED WG.329/INF.3**

**RAPPORT**

**de la deuxième réunion, à composition non limitée, du groupe des experts juridiques et techniques chargé de proposer des règles et procédures appropriées pour la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée**





# **Programme des Nations Unies pour l'environnement**

**EP**

UNEP(DEPI)/MED WG.319/4  
17 septembre 2007  
FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

---



## **PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE**

Deuxième réunion, à composition non limitée, du groupe des experts juridiques et techniques chargé de proposer des règles et procédures appropriées pour la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée

Athènes (Grèce), 28-29 juin 2007

## **RAPPORT**

**de la deuxième réunion, à composition non limitée, du groupe des experts juridiques et techniques chargé de proposer des règles et procédures appropriées pour la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée**



## **Table des matières**

Rapport

Annexe I Liste des participants

Annexe II Ordre du jour

Annexe III Projet de décision sur l'adoption de Lignes directrices concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée



## Introduction

1. Conformément à la recommandation approuvée par les Parties contractantes à leur Quatorzième réunion tenue à Portoroz (Slovénie) en novembre 2005, il a été créé un groupe, à composition non limitée, d'experts juridiques et techniques chargé de proposer des règles et procédures appropriées pour la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée, tel que prévu à l'article 16 de la Convention de Barcelone.

2. À la suite de sa première réunion (Loutraki, Grèce, 7-8 mars 2007), le groupe de travail a tenu une deuxième réunion les 28 et 29 juin 2007 à l'hôtel "Holiday Inn", Athènes (Grèce).

## Participants

3. Ont pris part à la réunion des experts provenant des pays suivants: Albanie, Algérie, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Commission européenne, Égypte, France, Grèce, Israël, Italie, Jamahiriya arabe syrienne, Malte, Maroc, Slovénie et Turquie ; y participait également un observateur représentant le Monténégro.

4. Des représentants du Centre d'activités régionales pour les aires spécialement protégées (CAR/ASP) et de MAREVIVO, représentant les ONG partenaires du PAM, y participaient également.

5. La liste des participants est reproduite à l'**annexe I** du présent rapport.

## Point 1 de l'ordre du jour: Ouverture de la réunion

6. La réunion a été ouverte, le 28 juin à 9h30, par M. Paul Mifsud, Coordonnateur du PAM, qui a souhaité la bienvenue aux participants et fait observer que l'élaboration de règles et procédures appropriées sur la responsabilité et la réparation figurait parmi plusieurs initiatives importantes, dont l'élaboration d'un Protocole relatif à la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) et la mise en place d'un mécanisme de respect des obligations, qui étaient actuellement en cours afin de mener plus avant l'application de la Convention de Barcelone et de ses Protocoles. Le fait que l'instauration dans la région d'un régime de responsabilité et de réparation des dommages ait été envisagée depuis 1978 soulignait combien cette question était sensible, si bien que la première réunion du groupe de travail était convenue qu'une approche progressive devrait être adoptée et que l'élaboration de lignes directrices constituait une première étape viable de l'adoption de règles et procédures appropriées, conformément à la recommandation des Parties contractantes.

## Point 2 de l'ordre du jour: Élection du Bureau

7. Conformément à l'article 20 du "Règlement intérieur des réunions et conférences des Parties contractantes à la Convention de Barcelone et à ses Protocoles", la réunion a élu son Bureau avec la composition suivante:

Président:	M. Didier Guiffault (France)
Vice-Présidents:	M. Ahmed Elanwar (Égypte) M. Farid Nezzar (Algérie) M. Sevket Salman (Turquie)
Rapporteur:	M. Joe Catania (Malte)

**Point 3 de l'ordre du jour: Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux**

8. La réunion a adopté l'ordre du jour provisoire (UNEP(DEPI)/MED WG.319/1) et l'emploi du temps contenus dans le document UNEP(DEPI)/MED WG.319/2. L'ordre du jour de la présente réunion est reproduit à l'**annexe II** du présent rapport.

**Point 4 de l'ordre du jour: Présentation du projet de Lignes directrices sur la responsabilité et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée**

9. M. Aref Fakhry, Consultant du PAM, a d'abord fait observer que les présentes lignes directrices avaient pour principal objet juridique de donner effet à l'obligation énoncée à l'article 16 de la Convention de Barcelone modifiée, qui prescrivait aux Parties contractantes de coopérer pour formuler et adopter des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée, ainsi que des dispositions connexes de ses Protocoles, eu égard en particulier aux Protocoles "déchets dangereux" et "offshore". Il a rappelé que la 14<sup>ème</sup> réunion des Parties contractantes avait recommandé de créer sur cette question un groupe de travail à composition non limitée, et que le groupe en question avait tenu sa première réunion en mars 2007 à Loutraki (Grèce). L'une des principales recommandations de la première réunion du groupe de travail avait été d'adopter une approche progressive, en commençant par l'élaboration d'un droit seulement indicatif (ou "droit mou" - "soft law") sous forme de lignes directrices qui ne seraient pas contraignantes en soi mais qui énonceraient un niveau élevé de protection de l'environnement en vue de leur adoption par la réunion des Parties à la fin de l'année. Leur application serait ensuite évaluée pour aider à décider des autres dispositions à prendre, lesquelles pourraient comporter l'adoption d'une annexe à la Convention ou d'une autre forme d'instrument. M. Fakhry a ajouté que la responsabilité et la réparation d'un dommage environnemental étaient un domaine de droit complexe qui était déjà couvert par des réglementations nationales dans un certain nombre de pays, ainsi que par certains traités régionaux et internationaux et la législation de la Communauté européenne. Cependant, les instruments juridiques existants aux niveaux national, régional et international adoptaient différentes approches, par exemple en matière de dommage environnemental et de la relation entre dommage traditionnel et dommage environnemental. En outre, les instruments internationaux pertinents portaient tous sur des secteurs précis et comportaient des lacunes qu'il fallait combler conformément aux dispositions de la Convention et de ses Protocoles. Aussi l'objectif sous-jacent consistait-il à instituer des dispositions uniformes sur la responsabilité et la réparation, sans porter atteinte aux régimes juridiques existants.

10. Au cours du débat, le projet de lignes directrices a été accueilli avec faveur comme reflétant bien les délibérations de la réunion de Loutraki et comme une bonne base de discussion et d'améliorations. Il a été rappelé que les notes contenues dans le document UNEP(DEPI)/MED WG.319/3 avaient été incluses dans un but explicatif et seraient supprimées dans les versions ultérieures des lignes directrices, bien que, dans quelques cas, l'on pourrait envisager de convertir certaines d'entre elles en clauses du texte. Il a aussi été souligné que, si les lignes directrices constituaient un instrument de "soft law", l'on comptait pourtant bien qu'elles soient appliquées dans le cadre du droit national. Si elles ménageaient de la souplesse dans leur application, un caractère contraignant, impliquant des droits et obligations, pouvait néanmoins être attribué à leur transposition dans le droit national. Il a en outre été relevé qu'une évaluation de l'application des lignes directrices était envisagée dans un certain délai à compter de leur adoption et qu'une telle évaluation constituerait un stade important du processus progressif en fournissant une base à la fixation des stades ultérieurs.



11. Il a été insisté sur l'importance de la question traitée par les lignes directrices, puisque celles-ci étaient destinées à renforcer la protection du milieu marin et des zones côtières contre les divers types de pollution visés par la Convention et ses Protocoles. Les lignes directrices permettraient d'instituer une meilleure coopération entre les pays et de conforter la résolution d'accepter et d'appliquer les règles de sécurité environnementale. À cet égard, d'aucuns se sont demandé si les lignes directrices étaient seulement destinées à viser les sources de pollution, ou si elles porteraient aussi sur d'autres formes de dégradation, comme la surexploitation des ressources naturelles et autres pratiques écologiquement irrationnelles. Sur ce point, il a été expliqué que, aux termes du paragraphe 4, le projet de lignes directrices s'appliquait aux activités visées par la Convention de Barcelone ou n'importe lequel de ses Protocoles, soit des activités telles que l'immersion, les mouvements transfrontières de déchets dangereux, l'exploration et l'exploitation du fond de la mer.

12. La représentante de la Grèce a déclaré que l'aboutissement de la réunion précédente du groupe de travail et les lignes directrices qui le concrétisaient offrait une bonne base à une poursuite des discussions dans le cadre de l'approche progressive qui avait été recommandée. Le projet de lignes directrices allait plus au fond de la question que n'aurait pu le faire un instrument de droit contraignant et pouvait, de ce fait, être considéré comme avancé et, par certains côtés, comme novateur. Il tenait manifestement compte des régimes de responsabilité et de réparation qui existaient déjà, notamment de la directive relative à la responsabilité environnementale (directive 2004/35/CE), tout en allant au-delà par l'acceptation des dommages traditionnels causés aux personnes et à la propriété. Il avait été convenu que les lignes directrices ne devraient pas faire double emploi ou être incompatibles avec d'autres régimes mondiaux ou régionaux pertinents qui étaient entrés en vigueur ou appelés à le faire. À cet égard, la représentante a déclaré que, de l'avis du Ministère hellénique de la marine marchande, le régime d'assurance obligatoire des navires en Grèce était suffisamment régulé par les conventions internationales en vigueur, et que, pour cette raison, il devrait être précisé que le terme "exploitant" ne s'appliquait pas aux navires ou ne les incluait pas.

13. M. Evangelos Raftopoulos, Conseiller juridique du PAM, a fait valoir que le projet de lignes directrices ne se référait pas au degré de dommage requis pour engager la responsabilité et que cette question devait être abordée. De plus, comme l'avait recommandé la réunion de Loutraki, la formulation de lignes directrices visait à ce que celles-ci constituent une première étape du processus progressif. À ce titre, elles devaient utilement traiter certaines questions en le faisant de manière assez approfondie. Comme elles n'auraient pas de caractère juridiquement contraignant, certaines questions épineuses et sujettes à controverse concernant la responsabilité et la réparation pourraient être plus facilement et efficacement examinées. À l'avenir, les lignes directrices pourraient servir à être intégrées dans un instrument juridiquement contraignant. Néanmoins, l'article 16 de la Convention ne serait pas pleinement appliqué par la seule adoption de lignes directrices puisqu'il exigeait l'adoption de règles et procédures. Le succès des lignes directrices serait donc jugé, en premier lieu, sur la manière dont elles seraient appliquées par les pays et, en second lieu, sur le fait qu'elles s'accompagneraient de mesures contraignantes. En réponse à une demande d'éclaircissements, M. Raftopoulos a ajouté que, dans le cadre du PAM, des lignes directrices avaient, dans plusieurs cas, été élaborées pour fournir une orientation sur l'application de certains Protocoles. Dans d'autres cas, comme le développement du Protocole "tellurique", c'étaient les lignes directrices qui avaient été élaborées en premier et avaient ensuite servi de contribution à la formulation du Protocole proprement dit. La présente approche progressive était par conséquent un exemple de processus normal aboutissant, en définitive, à l'élaboration d'un instrument juridique.

14. En conclusion, M. Mifsud s'est dit convaincu que, en proposant un processus progressif sur ce sujet sensible, la réunion de Loutraki avait adopté une démarche très

prudente et réaliste. Si la présente réunion en convenait, la ligne d'action proposée consisterait à soumettre les lignes directrices à la prochaine réunion des Parties contractantes pour approbation et adoption, ce qui ménagerait aux pays un délai de plusieurs mois pour consulter leurs experts juridiques et techniques.

**Point 5 de l'ordre du jour: Examen du projet de Lignes directrices relatives à la responsabilité et à la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée**

*A. Objet des lignes directrices*

15. M. Raftopoulos, présentant le projet de lignes établi par le Secrétariat sur la base des délibérations de la première réunion du groupe de travail à Loutraki (document UNEP(DEPI)/MED WG.319/3), a rappelé que l'objectif de la section A était de mentionner les origines et fonctions des lignes directrices, qui visaient notamment à mettre en œuvre l'article 16 de la Convention et à promouvoir le principe de "pollueur payeur", tel qu'énoncé à l'article 4, paragraphe 3, alinéa b), de la Convention. Il a ajouté, que si l'on souhaitait qu'il n'y ait pas de responsabilité subsidiaire de l'État, il était nécessaire d'envisager les cas dans lesquels l'exploitant n'était pas responsable ou que la responsabilité était limitée, ainsi que ceux dans lesquels l'exploitant était inconnu ou dans l'incapacité de payer. Une solution à ces problèmes consistait à créer un Fonds d'indemnisation méditerranéen, auquel il était fait référence dans le projet de texte. En outre, les lignes directrices avaient pour objet de renforcer la coopération entre les Parties contractantes dans ce domaine et de faciliter l'adoption de la législation pertinente.

16. M Tullio Scovazzi, Consultant du PAM, Université de Milan-Bicocca (Italie), a précisé que le projet de lignes directrices avait été formulé en anglais, puis traduit en français. Certaines des transpositions en français des termes anglais n'étaient pas forcément des équivalents directs. Aussi proposait-il que le groupe de travail utilise la version anglaise du projet de lignes directrices comme document de travail et que la traduction française puisse alors être revue par le Secrétariat.

17. Le débat sur cette section a été centré sur la question de la responsabilité d'État. Si un accord s'est dégagé sur l'intention sous-tendant le texte, il a été souligné que, bien que se référant à la responsabilité subsidiaire de l'État, le texte ne faisait aucune mention de responsabilité primaire de l'État. Il en ressortait manifestement qu'il ne devait pas y avoir de responsabilité primaire de l'État, sauf si celui-ci était lui-même l'exploitant. Le vrai problème se posait quand le pollueur ne pouvait payer, était insolvable ou ne pouvait être identifié. Le concept sous-jacent était le principe "pollueur payeur", mais il était nécessaire d'envisager les situations où, pour une raison ou une autre, le pollueur ne payait pas. En réponse, il a été relevé que si l'expression se lisait à la lumière du paragraphe 15 sur les mesures préventives et correctrices, qui prescrivait que les mesures soient prises par l'exploitant, et du paragraphe 17, qui définissait l'"exploitant", le sens était clair sous réserve, le cas échéant, de clarifications apportées aux paragraphes ultérieurs.

*B. Portée des lignes directrices et relations avec d'autres régimes*

18. M. Scovazzi a fait observer que le paragraphe 4 énonçait le principe général concernant la portée réservée aux lignes directrices. Il convenait de rappeler que le paragraphe mentionnait tant les Protocoles déjà en vigueur que ceux qui n'étaient pas encore entrés en vigueur, comme le Protocole "offshore" et le Protocole "déchets dangereux". Il a souligné l'importance du paragraphe 5, qui précisait la notion selon laquelle les lignes directrices ne devaient pas porter atteinte aux régimes qui étaient en vigueur ou pourraient entrer en vigueur. Il était fait référence à un appendice comportant une liste des

instruments établissant des régimes mondiaux et régionaux de responsabilité et de réparation en matière environnementale, qui n'avait malheureusement pas été jointe à la présente version du document UNEP(DEPI)/MED WG.319/3, mais serait reproduite dans un autre document distribué aux participants. Le paragraphe 6 avait pour objet de se référer au droit coutumier international relatif à la responsabilité d'État pour faits internationalement illicites.

19. Au cours du débat, plusieurs intervenants ont fait remarquer que la liste des instruments internationaux et régionaux était purement indicative, puisque les instruments actuels pourraient, dans l'avenir, être complétés par d'autres, tandis que ceux qui n'étaient pas encore en vigueur pourraient le devenir. Si aucun effort ne devait être ménagé pour veiller à ce que la liste soit aussi complète que possible, il existait toujours la possibilité que d'autres instruments apparaissent dans un avenir plus ou moins proche. En outre, il était préférable d'utiliser l'expression "sans préjudice de" plutôt que "ne portent pas atteinte à".

20. Le représentant du Maroc a estimé que la mention de la directive 2004/35/CE était hors de propos, puis qu'elle ne concernait directement que certains pays de la région. Il ne fallait mentionner que les seuls instruments internationaux ou régionaux qui pouvaient s'appliquer à tous les pays de la région.

21. M. Scovazzi a admis que les lignes directrices devraient s'appliquer sans préjudice des régimes internationaux contraignants. Mais il restait à préciser certaines questions à cet égard. La première concernant la situation au regard des instruments régionaux et internationaux qui n'étaient pas encore entrés en vigueur. Comme l'intention sous-tendant les lignes directrices était de les faire appliquer par le biais de la législation nationale, il était évident que les futures lignes directrices ne devraient pas porter atteinte aux traités internationaux mais plutôt combler les lacunes de ceux-ci. De plus, il était envisagé que les lignes directrices puissent, le moment venu, former la base d'un instrument contraignant, tel qu'un protocole, lequel ne devrait également pas aller à l'encontre des traités internationaux en vigueur ou qui pourraient entrer en vigueur. S'agissant de la directive 2004/35/CE, il incombait aux Parties de décider si sa mention devait être maintenue dans le corps des lignes directrices ou transférée en annexe.

22. Les participants sont convenus que le paragraphe 4, étant de nature très générale, devrait être inséré à la section A sur l'objet des lignes directrices. Différents avis ont été formulés quant à l'emplacement à réserver aux paragraphes 5 et 6, qui pourraient, par exemple, être transférés du corps des lignes directrices dans le texte de la décision qui accompagnerait les lignes directrices. Après un échange de vues, il a été convenu que les paragraphes 5 et 6 constitueraient une section distincte intitulée "Relations avec les autres régimes", et que la mention de la directive 2004/35/CE serait supprimée, que l'annexe serait qualifiée d'indicative et qu'il serait fait mention du paragraphe 7 concernant la définition de la zone de la mer Méditerranée.

### *C. Champ d'application géographique*

23. M. Raftopoulos a expliqué que le champ d'application géographique des lignes directrices, tel qu'indiqué au paragraphe 7, consistait en la zone de la mer Méditerranée, telle que définie à l'article 1, paragraphe 1, de la Convention, y compris toutes autres zones qui l'étendaient, telles que le fond de la mer, la zone côtière et le bassin hydrographique, visés par des Protocoles de la Convention..

### *D. Dommages*

24. M. Scovazzi a expliqué que, conformément au principe général qui les sous-tendait, les lignes directrices devraient viser à la fois les dommages traditionnels et les dommages

environnementaux. La plupart des États avaient déjà des dispositions concernant les dommages traditionnels. De fait, la directive européenne ne visait que les dommages environnementaux, puisqu'elle postulait que les dommages traditionnels étaient déjà visés par la législation nationale. Les lignes directrices, répondant au souci d'une formulation plus complète, invitaient les Parties contractantes à prendre des mesures visant à réparer les deux types de dommages bien définis. Cependant, elles étaient avant tout centrées sur le domaine relativement nouveau du dommage environnemental. La réparation d'un tel dommage couvrait le coût de l'évaluation, de la prévention et de la remise en état, comme indiqué aux alinéas a) à c), la diminution de la valeur des ressources naturelles jusqu'à la restauration (alinéa d)) et l'indemnisation par équivalent quand la remise en l'état initial de l'environnement endommagé n'était pas possible (alinéa e)). La définition de la réparation du dommage environnemental était assez avancée et s'inspirait, entre autres, de la législation des États-Unis et de l'Union européenne.

25. Les experts sont convenus dans l'ensemble qu'il convenait de mentionner à la fois les dommages traditionnels et les dommages environnementaux et que les définitions fournies étaient claires et concises. Bien que les dommages dits "traditionnels" fussent déjà visés par la législation nationale, le lien n'était pas toujours établi dans celle-ci entre les deux types de dommages entre lesquels il n'était pas fait nécessairement de distinction bien tranchée. Il serait donc utile que les lignes directrices fassent cette distinction. Cependant, comme le dommage environnemental était le principal type de dommage visé par les instruments du système de Barcelone, l'ordre des paragraphes devait être changé pour que le dommage environnemental soit mentionné avant le dommage traditionnel. Par ailleurs, une plus grande attention devait être portée dans le texte au dommage environnemental, qui était un concept très récent et exigeait une définition plus stricte, d'autant que la valeur d'un tel dommage était susceptible de varier d'une zone à l'autre et était, en partie du moins, régie par la dépendance des acteurs économiques et sociaux à l'égard du milieu marin. En conséquence, il a été décidé que les crochets pourraient être supprimés du paragraphe 9 sur les dommages traditionnels. Il a en outre été convenu que la mention du "milieu marin" devrait être précisée et remplacée ainsi par une référence au champ d'application géographique des lignes directrices, tel que défini au paragraphe 4.

26. S'agissant des éléments couverts par la réparation du dommage environnemental, il a été convenu que, bien que l'expression "ressources naturelles" devrait être normalement entendue au sens de "ressources naturelles et biologiques", c'est cette dernière expression qui devait être retenue dans les lignes directrices, dans un souci de plus grande clarté. La réparation devait aussi englober les coûts du suivi et du contrôle pour s'assurer que les mesures prises étaient efficaces. Il a aussi été souligné que, même si, en cas de situation critique, les autorités nationales pourraient être appelées à prendre des mesures d'urgence très coûteuses, celles-ci seraient explicitement visées par la mention, au paragraphe 11, alinéa b), des "mesures visant à prévenir une menace de dommage ou l'aggravation d'un dommage". L'on s'est aussi demandé si l'expression "perte de revenu" du paragraphe 10, alinéa c), incluait la perte de profits, par exemple du fait d'une baisse du tourisme provoquée par une atteinte à l'environnement. À cet égard, l'on a jugé que la définition apparaissait suffisamment exhaustive et devait par conséquent impliquer aussi la perte de profits.

27. Lors de l'examen de la définition du dommage environnemental figurant au paragraphe 10, plusieurs experts sont intervenus à propos du recours au terme "mesurable" pour qualifier une modification négative d'une ressource naturelle ou une détérioration d'un service lié à des ressources naturelles. Il n'était pas toujours facile de mesurer un dommage, et l'on manquait souvent d'une méthode précise pour effectuer une telle mesure, en particulier dans les cas d'atteinte à la biodiversité. Cependant, le terme était utilisé dans la directive européenne et dans d'autres lignes directrices du PNUE et il s'imposait d'instaurer des critères équitables pour la quantification du dommage en vue de pouvoir évaluer la réparation à effectuer et de décider du montant à verser. Une proposition introduisant le

concept de "dommage significatif" (au lieu de "dommage mesurable") afin d'éviter les demandes de réparation pour des dommages négligeables n'a pas recueilli d'adhésion suffisante et a été écartée. Après débat et compte tenu des doutes subsistants, il a été décidé de mettre le terme "mesurable" entre crochets.

#### *E. Mesures préventives et correctrices*

28. M. Scovazzi a indiqué que l'idée de base du paragraphe 15 était que les mesures nécessaires devraient être prises par l'exploitant. Si, pour quelque raison que ce fût, l'exploitant n'était pas en mesure de prendre les mesures requises, l'État aurait à se substituer à lui, bien qu'il puisse alors le faire aux frais de ce dernier. Dans certains cas, où des mesures urgentes s'imposaient, l'État était dans l'obligation d'intervenir, même si l'exploitant n'était pas encore identifié.

29. Au cours du débat sur le paragraphe 15, il a été souligné que c'était au titre de leur législation nationale que les pays auraient à exiger de l'exploitant qu'il prenne les mesures nécessaires. Par conséquent, le libellé du paragraphe devrait mentionner la législation nationale et la nécessité pour le pays de prendre les mesures "aux frais de l'exploitant". Le débat a permis de souligner l'importance du principe énoncé au paragraphe 15, qui devait se refléter dans une formulation plus forte, telle que le présent de l'indicatif au sens d'obligation en langage juridique (auxiliaire "shall" en anglais). Cependant, après qu'on ait relevé que le terme "devrait" (auxiliaire "should" en anglais) était celui normalement utilisé dans des instruments non contraignants tels que des lignes directrices, il a été convenu de maintenir "les Parties contractantes devraient".

#### *F. Exploitant*

30. M. Scovazzi a fait observer que le paragraphe 16 réaffirmait le principe "pollueur payeur" sous-jacent au texte, selon lequel la responsabilité d'un dommage devait incomber à l'exploitant concerné. La définition d'exploitant donnée au paragraphe 17 impliquait clairement que ce terme incluait également des exploitants qui n'étaient pas juridiquement autorisés à assumer l'exploitation en cause mais qui exerçaient un contrôle *de facto* d'une activité visée par les lignes directrices. Il serait peut-être préférable de remplacer l'expression anglaise "natural or legal person" par "natural or juridical person" (dans les deux cas "personne physique ou morale" en français), qui était utilisée dans le Protocole "offshore".

31. Lors de l'examen de ces paragraphes, il a été soutenu que la responsabilité de l'exploitant concernant le dommage était tellement évidente que l'auxiliaire "will" en langage juridique (présent de l'indicatif en français) allait de soi au lieu de "should" ("devrait") au paragraphe 16. L'équipe juridique du PAM a mi en garde contre l'emploi de l'auxiliaire "will" dans un instrument de droit non contraignant tel que les présentes lignes directrices, en estimant qu'il était habituellement réservé à la rédaction de dispositions juridiques contraignantes. Mais après un nouvel échange de vues, la modification a été acceptée. En fin de compte, c'était évidemment à l'exploitant *responsable* qu'il incombait d'endosser la responsabilité et le paragraphe a été remanié en conséquence pour rendre ce point plus explicite.

31bis. Selon une autre proposition, il convenait que toutes les définitions figurant dans les lignes directrices soient regroupées dans une section intitulée "définitions", mais il a été finalement convenu que le texte serait plus clair si le paragraphe 17 restait en l'état. Il a été en outre convenu que le libellé du paragraphe devrait être simplifié en mentionnant les personnes physiques ou morales, de droit public ou privé, qui exerçaient "*de jure* ou *de facto* le contrôle" d'une activité visée par les lignes directrices. Un renvoi au paragraphe 4, qui

serait prévu pour cette question, a été inséré. Il a enfin été convenu que la section devrait être intitulée "Canalisation de la responsabilité".

#### *G. Répartition de la responsabilité*

32. M. Scovazzi a déclaré que le paragraphe 18 visait les cas dans lesquels un dommage était causé par des sources diffuses de pollution. Dans de tels cas, il fallait procéder à une répartition équitable de la responsabilité entre tous les exploitants concernés. Il s'agissait donc d'exclure l'idée d'une "responsabilité conjointe et solidaire", car les exploitants pris séparément ne devraient pas être appelés à payer pour les dommages causés par d'autres exploitants. À l'évidence, il fallait établir un lien de causalité entre le dommage et les activités des exploitants concernés. En d'autres termes, l'État avait l'obligation première en pareil cas d'identifier les exploitants responsables du dommage. M. Scovazzi a néanmoins admis qu'il était très difficile de gérer la question de la pollution provenant de sources diffuses.

33. Lors de l'échange de vues sur cette section, l'on a estimé qu'il convenait de séparer les deux idées : celle de l'établissement de la responsabilité en cas de pollution provenant de sources diffuses, et celle de la répartition de la responsabilité en pareil cas. Le texte précisant que les lignes directrices visaient la pollution à caractère diffus, sous réserve qu'un lien de causalité puisse être établi entre le dommage et les activités d'exploitants individuels, devait être transféré à la section "Dommages". La disposition relative à la répartition de la responsabilité sur une base équitable dans le cas d'une multiplicité des auteurs du dommage pouvait être transférée à la section "Norme de responsabilité". De plus, dans ce contexte, il serait nécessaire de renforcer l'auxiliaire "devrait" ("should"), par exemple en employant le présent de l'indicatif (auxiliaire "will"). L'avis a également été émis que le concept de "responsabilité conjointe et solidaire", comme dans le cas de la dissémination et de la culture d'OGM, ne devrait pas nécessairement être exclu du régime de responsabilité et de réparation.

#### *H. Norme de responsabilité*

34. M. Fakhry a rappelé qu'il avait été convenu que le projet de lignes directrices devrait instaurer un degré élevé de protection. Le paragraphe 19, sur la base des précédents établis par d'autres instruments régionaux et internationaux, énonçait par conséquent une norme de responsabilité objective de base, qui s'imposait qu'il y ait ou non preuve de négligence ou de faute, car il était seulement nécessaire d'établir que le dommage avait été causé et qu'il existait un lien de causalité entre l'activité et le dommage. Il y avait aussi plusieurs précédents à invoquer dans les lignes directrices, tant pour la responsabilité objective que pour la responsabilité pour faute, comme la directive européenne et le Protocole de Bâle. M. Fakhry a indiqué que la directive européenne instituait la responsabilité objective en tant que règle générale, mais seulement quand l'activité concernée était déjà réglementée. Par contre, si l'activité n'était pas réglementée, c'était l'activité pour faute qui s'appliquait. Il s'agissait donc de savoir si les lignes directrices devraient ménager la possibilité d'appliquer la responsabilité pour faute dans certains cas bien précis. Il a ajouté que la définition d'"événement" proposée au paragraphe 21 était une disposition assez classique dans de tels instruments.

35. Un accord général s'est dégagé pour que la norme de base de la responsabilité soit la responsabilité objective. Cependant, certains intervenants ont contesté la nécessité de prévoir l'application d'une responsabilité pour faute en cas de dommage résultant d'activités non visées par l'un quelconque des Protocoles de la Convention. D'autres ont exprimé l'avis que le projet de lignes directrices offrait un juste milieu entre les deux formes de responsabilité et que la mention de la responsabilité pour faute rendait les lignes directrices plus complètes. Il a été convenu que la définition de la responsabilité objective devrait être

insérée, sur la base des termes utilisés dans la "note" de la section H. Il a été en outre décidé que le terme "devrait" devrait être renforcé au paragraphe 19.

*I. Exonérations de responsabilité*

36. M. Scovazzi a fait observer que la plupart des traités contenaient une liste d'exonérations de responsabilité dans le cas d'événements qui ne pouvaient être prévus, comme les actes de guerre, de terrorisme, ou ce que l'on mentionnait souvent comme "cas de force majeure", à savoir les phénomènes naturels d'une nature exceptionnelle et irrésistible.

37. Un accord général s'est dégagé sur la clause figurant au paragraphe 22, et il a été indiqué que l'expression "un phénomène naturel de nature exceptionnelle et irrésistible" pouvait être remplacé par celle de "force majeure".

*J. Limitation de responsabilité*

38. M. Fakhry a rappelé qu'un plafonnement était presque toujours appliqué dans les cas où la responsabilité objective s'imposait. À sa réunion de Loutraki, le groupe de travail avait invité le Secrétariat à réfléchir sur cette question et à s'efforcer de proposer un libellé approprié. La proposition du Secrétariat était énoncée aux paragraphes 23 et 24. En outre, il importait que toute limitation fixée à la responsabilité réponde à la fois à l'évolution du taux d'inflation et à celle de notre compréhension des impacts environnements d'activités données. Il était donc nécessaire de revoir à intervalles réguliers les plafonds attribués à la responsabilité objective.

39. Lors de l'examen de ces paragraphes, il a été relevé que le terme "pouvaient" du paragraphe 23 signifiait que les Parties contractantes pourraient fixer des limites à la responsabilité objective, mais qu'elles n'étaient pas forcément incitées à le faire. La directive européenne, qui était l'instrument juridique le plus récent en la matière, ne fixait pas de limites à la responsabilité. Il convenait donc de veiller à ce que les limites qui seraient fixées ne servent pas à vider les lignes directrices de leur substance. Il a en outre été rappelé que, en pratique, les assureurs avaient tendance à fixer leurs propres plafonds à leurs produits et que les dispositions sur la limitation de responsabilité étaient étroitement liées à celles d'un éventuel Fonds d'indemnisation, qui servirait à couvrir les montants dépassant le plafond retenu. À cet égard, l'on a invoqué l'avis juridique de la Commission européenne, selon lequel la limitation du montant de la responsabilité était utilisée dans certains régimes de responsabilité et de réparation basés sur la responsabilité objective pour réduire les risques concernant la personne sur laquelle la responsabilité avait été canalisée. Ce faisant, les incidences potentielles des régimes de responsabilité sur les secteurs économiques pourraient être limitées et les règles de responsabilité devenir plus facilement acceptables. Cependant, ces limites devaient tenir compte de la nature d'une activité, de l'ampleur possible du dommage qu'elle pourrait causer. De plus, si les plafonds protégeaient les exploitants d'activités économiques, l'absence de limites financières permettrait de mieux assurer la remise en état complète de l'environnement et l'indemnisation des victimes. Il paraissait donc que le choix de l'instauration ou non d'un plafond et le niveau de celui-ci devaient se fonder au cas par cas, en conciliant d'une part la nécessité de protéger l'environnement et les victimes de l'effet préjudiciable et d'autre part la sécurité juridique des exploitants économiques.

40. L'on a également fait valoir que si, en pratique, la responsabilité objective allait normalement de pair avec un plafond, il n'était pas nécessaire d'appliquer ce mécanisme à chaque cas. De fait, des plafonds étaient importants pour de nombreux exploitants. Par exemple, il était largement admis que le trafic maritime n'aurait pas connu un aussi grand essor sans une limite financière à la responsabilité. Néanmoins, il importait de soumettre à

réexamen ces limites du fait que des activités spécifiques pouvaient, sur la base des avancées scientifiques, apparaître plus dangereuses pour l'environnement qu'on ne l'avait pensé avant. Il convenait donc de maintenir le terme "peuvent" au paragraphe 23, qui permettrait aux pays d'examiner, au cas par cas, la nécessité de limitations financières. Cependant, le libellé du paragraphe 24 devrait être renforcé. Si les pays décidaient d'instituer des plafonds financiers, ils devraient être activement incités à réévaluer ces plafonds à intervalles réguliers en vue d'évaluer si le montant de la limite était encore appropriée, eu égard en particulier aux risques que faisaient peser sur l'environnement les activités concernées.

#### *K. Prescription*

41. M. Scovazzi a indiqué que le paragraphe 25 visait à établir un statut de limitation ou prescription concernant les délais dans lesquels les procédures en réparation pourraient être engagées à compter de la survenue du dommage. Deux limites étaient proposées: un délai court à compter de la connaissance du dommage, et un délai plus long à compter de la date de l'événement. Si les demandes en réparation étaient soumises après ces périodes, trop de temps se serait écoulé et les demandes en réparation ne seraient plus recevables. Si le texte des lignes directrices devait être plus détaillé, la "note" de la section K pourrait être valorisée en devenant partie du texte des lignes directrices.

42. Il a été convenu que la note serait intégrée au texte des lignes directrices en vue de mieux spécifier la date à compter de laquelle les délais courraient. Par ailleurs, il devrait être spécifié que les délais s'appliqueraient à l'engagement de la procédure en réparation. De plus, le délai court ne devrait pas courir seulement à compter de la connaissance du dommage, mais aussi, autre possibilité, à compter de l'identification de l'exploitant responsable. S'agissant des délais effectifs proposés, il a été noté que, si le délai de 30 ans était généralement admis dans de tels instruments, divers délais plus courts pourraient être spécifiés. Le délai de trois ans a été proposé en tenant compte de la spécificité de l'environnement méditerranéen et de sa vulnérabilité. Après un nouvel échange de vues, il a été convenu que si les délais proposés (3 ans et 30 ans) étaient acceptables, ils ne devraient pas être rigoureux et il serait alors précisé dans les lignes directrices qu'ils étaient donnés à titre indicatif.

#### *L. Dispositif de sécurité financière*

43. M. Raftopoulos a déclaré que la disponibilité d'un marché des assurances et d'autres instruments de sécurité financière était un aspect très important des lignes directrices, même si le paragraphe 26 était rédigé sous la forme la plus concise possible. Tel que formulé dans la version proposée, le paragraphe invitait seulement les pays à développer le marché de produits d'assurance de ce type. La plupart des instruments régionaux et internationaux instaurant des régimes de responsabilité et de réparation traitaient cet aspect et faisaient obligation aux exploitants d'être couverts par des garanties financières. Cependant, les instruments généraux, tels que la directive européenne et les présentes lignes directrices, étaient confrontés à l'absence, pour le moment, d'une assurance qui permettrait de couvrir la responsabilité environnementale générale.

44. Au cours de l'échange de vues sur ce paragraphe, il a été rappelé que cette question avait donné lieu à un long débat à Loutraki, au terme duquel il avait été demandé au Secrétariat de consulter le secteur des assurances. Malheureusement, il n'avait pas été possible d'identifier des représentants du secteur des assurances prêts à s'adresser au groupe de travail à propos de ce type d'assurance. Certains intervenants se sont déclarés disposés à accepter le texte proposé sans modification étant donné qu'il n'était pas possible, en pratique, d'imposer une obligation de couverture par une assurance si des produits d'assurance adéquats n'étaient pas disponibles. En outre, l'acceptation de la responsabilité



environnementale rendait plus difficile le développement d'un marché des assurances. Le paragraphe visait donc à rappeler aux pays qu'ils devraient prendre des mesures pour encourager le développement d'un tel marché. Une démarche consisterait à inviter les pays à prendre des mesures pour encourager le développement des produits d'assurance nécessaires et, après un délai donné de trois ou quatre ans, par exemple, de réaliser une évaluation en vue de réexaminer la décision et de déterminer s'il serait possible d'instaurer un régime d'assurance obligatoire. Telle était l'approche adoptée par la directive européenne.

45. La représentante de la Grèce a souhaité qu'il soit précisé que le régime d'assurance obligatoire des navires était couvert par les instruments en vigueur. De plus, il conviendrait de faire mention, dans le texte des lignes directrices, des instruments de l'OMI. Après discussion, il a été convenu que l'annexe du paragraphe 5 était indicative et comprenait les instruments pertinents de l'OMI. De plus, il a été indiqué que le texte du paragraphe était, pour l'essentiel, repris de la directive européenne, laquelle prenait en compte la préoccupation formulée par la représentante.

#### *M. Fonds d'indemnisation méditerranéen*

46. M. Scovazzi a indiqué que la question de savoir s'il fallait ou non créer un Fonds d'indemnisation méditerranéen (FIM) garantissant le versement d'indemnités quand le dommage dépassait la responsabilité de l'exploitant, ou quand l'exploitant était inconnu, incapable d'acquitter le coût du dommage ou non couvert par la sécurité financière, était de nature plus politique que juridique. La possibilité de créer un FIM avait donné lieu à de longs débats aux réunions précédentes. Le texte proposé pour le paragraphe 27 était par conséquent rédigé en termes prudents, se contenant d'inviter les Parties contractantes à étudier la possibilité de mettre en place un FIM. En outre, un FIM ne pourrait, en pratique, être créé que par un instrument juridiquement contraignant. Si l'on insérait une disposition à ce sujet dans les lignes directrices, elle ne pourrait servir qu'à frayer la voie à la création d'un FIM à un stade ultérieur.

47. Lors de l'examen de ce paragraphe, il a été souligné qu'un juste milieu s'imposait. Le principe de base était que le pollueur paye pour le dommage causé. Néanmoins, il y avait des circonstances dans lesquelles il fallait trouver d'autres sources de financement. Qui plus est, il ne fallait pas poser en principe que la collectivité acquitte toujours la facture en pareilles circonstances. La question du financement du FIM était déterminante. Cependant, il ne serait pas conforme à l'approche progressive de tenter de créer un Fonds dès maintenant. Le moment opportun pour examiner de plus près la question viendrait à un stade ultérieur, quand l'application des lignes directrices serait évaluée. S'agissant du mécanisme de financement effectif d'un FIM, l'on pourrait envisager que chaque Partie contractante prenne ses propres dispositions pour la réparation du dommage dans le cadre général d'un tel mécanisme. Cependant, il a également été souligné que le FIM était un élément crucial pour le succès de l'application d'un régime de responsabilité et de réparation. La création d'un FIM témoignerait de la détermination de la communauté méditerranéenne à s'attaquer aux diverses formes de dommage susceptibles d'affecter l'environnement de la région. Il fallait donc réfléchir sérieusement à la forme que devrait revêtir le FIM et aux mécanismes de financement, notamment au compromis nécessaire pour qu'il réponde à ses fins sans porter atteinte au principe du pollueur payeur. Enfin, comme les paragraphes 28 et 29 exposaient certaines caractéristiques détaillées du FIM, il a été décidé de les supprimer et de refléter le paragraphe 27 sur l'action future dans la décision portant adoption des lignes directrices.

*N. Accès à l'information*

48. M. Scovazzi a indiqué que le texte proposé pour le paragraphe 30 reflétait la disposition contenue dans la disposition de la Convention de Barcelone modifiée relative à la participation du public. Il avait été ajouté une mention de la nécessité de répondre aux demandes d'informations dans des délais déterminés.

49. Il a été rappelé que les délais de réponse aux demandes d'informations spécifiés par la Communauté européenne, conformément à la Convention d'Aarhus, étaient compris entre 20 jours et un mois, voire deux mois dans certains cas. Il a aussi été indiqué que les pays de la région n'étaient pas tous parties à la Convention d'Aarhus et que ceux qui l'étaient n'avaient pas tous transposé ses dispositions dans leur législation nationale. En outre, la Convention d'Aarhus était d'une portée plus vaste que le paragraphe 30 puisqu'elle traitait aussi de l'accès à la justice. L'on s'est demandé si la Convention d'Aarhus devrait figurer à l'annexe des lignes directrices, mais étant donné qu'elle n'avait pas été ratifiée par tous les pays concernés, il a été décidé qu'elle pourrait servir de référence à cette section des lignes directrices mais sans être incluse dans l'annexe. En fin de compte, comme c'était l'article 15 de la Convention de Barcelone qui commandait en la matière, il devrait y être fait référence dans le paragraphe à l'examen.

50. Il a aussi été rappelé que l'accès du public à l'information ne concernait pas les renseignements tels que les secrets industriels ou militaires. Dans ces conditions, l'expression "le plus large accès possible" devait être tempérée en ne retenant que les mots "accès large".

*O. Action en réparation*

51. M. Raftopoulos a déclaré que la section finale des instruments sur la responsabilité et la réparation des dommages traitait traditionnellement de la question de l'action en réparation. Les paragraphes 31 et 32 proposés étaient rédigés en termes très généraux et invitaient les Parties contractantes à identifier les autorités publiques qui étaient habilitées à intenter des actions en réparation d'un dommage environnemental et à définir les moyens juridiques appropriés pour associer le public, y compris les ONG, à ces procédures. Les autorités publiques concernées pourraient se situer aux échelons national, régional ou local, et les ONG actives dans le domaine environnemental pourraient aussi être établies à divers niveaux.

52. Au cours du débat sur ces paragraphes, l'on a fait remarquer que, sous leur forme actuelle, ils ne faisaient mention que du dommage environnemental et ne visaient pas le dommage traditionnel. De plus, seules les autorités publiques étaient identifiées comme ayant le droit d'intenter une action, et non les personnes victimes, comme les pêcheurs ou propriétaires d'hôtels. Le paragraphe 32 envisageait la participation du public, y compris les ONG actives dans le domaine de l'environnement. Une approche plus large de la participation du public pourrait également envisager le droit des ONG de poursuivre en justice et des personnes d'intervenir dans ces actions. Plusieurs participants ont estimé qu'il fallait étendre le projet de dispositions pour rendre l'accès du public à la justice aussi large que possible.

53. En réponse à une demande d'éclaircissements, M. Scovazzi a déclaré qu'il n'y avait pas de définition admise au plan international de l'expression "autorités publiques", laquelle serait déterminée conformément à la législation de l'État concerné. Le terme ne limitait pas les autorités publiques au seul échelon national, ni la juridiction au dommage causé par des ressortissants du pays en question. La juridiction compétente serait déterminée par le lieu où le dommage se serait produit. M. Scovazzi a ajouté que quand des personnes pâtissaient de formes de dommage traditionnelles, elles avaient déjà le droit de poursuivre en justice en

vertu du droit national. Il semblerait donc utile de spécifier dans quels cas les personnes ou les organisations non gouvernementales seraient en droit de poursuivre à titre individuel ou d'intervenir dans des actions intentées par d'autres personnes ou instances pour obtenir réparation d'un dommage environnemental.

53bis. Finalement, il a été convenu de traiter à la fois les dommages environnementaux et les dommages traditionnels dans cette section du projet de lignes directrices en énonçant en termes généraux l'idée de base selon laquelle l'accès à la justice devrait être largement assuré aux parties concernées.

#### *P. Étapes futures*

54. Il a été décidé de supprimer cette section du projet de lignes directrices et de transférer son contenu dans le projet de décision qui serait soumis à la réunion des Parties contractantes.

#### **Point 6 de l'ordre du jour: Prochaines étapes**

55. Suite à son adoption par la présente réunion, le projet de lignes directrices, avec le projet de décision s'y rapportant, allait être adressé à la prochaine réunion des Parties contractantes prévue à Almeria (Espagne) à la fin de l'année.

56. Le Secrétariat a distribué à cet égard le projet de décision, que la réunion a examiné et remanié. Plus concrètement, étant donné que le projet de lignes directrices allait être annexé au projet de décision, la liste des instruments en matière de responsabilité environnementale serait convertie en un appendice.

57. Les points saillants du projet de décision prévoyaient, d'une part, un rapport futur sur l'application des lignes directrices et, d'autre part, la constitution d'un groupe de travail d'experts juridiques et techniques chargé de faciliter et d'évaluer leur application et de faire des propositions sur l'opportunité de mesures additionnelles ayant trait, entre autres, à un régime d'assurance obligatoire, à un fonds d'indemnisation supplémentaire et à l'élaboration d'un instrument juridiquement contraignant, qui seraient examinées par la prochaine réunion des Parties contractantes de 2013. Le Secrétariat serait aussi appelé à prêter assistance aux pays méditerranéens qui le demanderaient en vue de l'application des Lignes directrices, en s'attachant notamment à la formulation des législations nationales et au renforcement des capacités.

#### **Point 7 de l'ordre du jour : Adoption des conclusions et recommandations**

58. La représentante d'Israël a informé la réunion que, après s'être concertée avec ses autorités nationales, elle aurait à reporter dans deux semaines l'approbation du projet de lignes directrices afin d'en permettre un examen suffisant quand elle serait de retour dans son pays. Le Secrétariat a indiqué que la position d'Israël serait dûment consignée dans le rapport de la réunion.

#### **Point 8 de l'ordre du jour: Questions diverses**

59. Aucune question n'a été soulevée par les participants.

**Point 9 de l'ordre du jour: Clôture de la réunion**

60. À la clôture de la réunion, le Président a remercié les participants pour la rude tâche qu'ils avaient menée sur une question complexe et difficile. M. Mifsud s'est associé à ses remerciements.

61. Après l'échange des civilités d'usage, le Président a prononcé la clôture de la réunion le 29 juin 2007 à 18 heures.

**ANNEXE I****PROVISIONAL LIST OF PARTICIPANTS  
LISTE PROVISOIRE DES PARTICIPANTS****ALBANIA  
ALBANIE****Mr Etleva Canaj**

Director of Environment and Forestry Agency  
Ministry of Environment, Forests and Water Administration  
Rruga "Halil Bega", nr. 23  
Tirana  
Albania

Tel: +355-4-371242

Tel (mobile): +355-682072317

Fax: +355-4-371243

E-mail: [etlevamoe@abissnet.com.al](mailto:etlevamoe@abissnet.com.al), [etlevacanaj@yahoo.com](mailto:etlevacanaj@yahoo.com)**ALGERIA  
ALGERIE****Mr Farid Nezzar**

Ingénieur en Chef  
Directeur d'Études  
Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement  
et Tourisme  
Rue des 4 canons  
Alger  
Algérie

Tel/Fax: 213-21432867

E-mail: [farid\\_nezzar@yahoo.fr](mailto:farid_nezzar@yahoo.fr)**BOSNIA AND HERZEGOVINA  
BOSNIE ET HERZÉGOVINE****Ms Andja Kalem-Peric**

Legal Expert  
Hydro-Engineering Institute  
MAP Office for B&H  
Stjepana Tomica 1  
71000 Sarajevo  
Bosnia and Herzegovina

Tel/Fax: 387 33 207949, 212466

E-mail: [andja.kalem@heis.com.ba](mailto:andja.kalem@heis.com.ba)**CROATIA  
CROATIE****Ms Martina Sorsa**

Junior Legal Advisor  
International Relations Department  
Ministry of Environmental Protection, Physical Planning and  
Construction  
Republike Austrije 14  
10000 Zagreb  
Croatia

Tel: 385-1 3782186

Fax: 385-1 3717149

E-mail: [martina.sorsa@mzopu.hr](mailto:martina.sorsa@mzopu.hr)

**EUROPEAN COMMUNITY  
COMMUNAUTE EUROPEENNE**

**Mr Nicola Notaro**  
Legal Adviser  
5, Av. De Beaulieu  
1049 Bruxelles  
Belgique

Tel: 32 2 2990499  
Fax: 32 2 296 9558  
E-mail: nicola.notaro@ec.europa.eu

**EGYPT  
EGYPTE**

**Mr Ahmed Elanwar**  
Minister's Assistant for Legal Affairs  
Egyptian Environmental Affairs Agency (EEAA)  
30 Misr-Helwan El-Zyrae Road  
P.O.Boxz 955 Maadi  
Cairo  
Egypt

Tel: 202 2 25247235

**Mr Joseph Edward Zaki**  
Legal Advisor  
International Affairs Department  
Egyptian Environmental Affairs Agency (EEAA)  
30 Misr-Helwan El-Zyrae Road  
P.O.Boxz 955 Maadi  
Cairo  
Egypt

Tel: 202 1407774  
e-mail: sb\_Joseph@hotmail.com

**FRANCE  
FRANCE**

**M. Didier Guiffault**  
Adjoint au Chef de Bureau  
Secrétariat Général, Service des Affaires internationales  
Ministère de l'Ecologie, du Développement et  
de l'Aménagement durables  
20, avenue de Ségur  
75007 - Paris 07 SP  
France

Tel : +331 42192088  
Fax: +331 42191792  
E-mail: didier.guiffault@ecologie.gouv.fr

**GREECE  
GRECE**

**Angeliki Tsachali-Kalogirou**  
Lawyer  
Department of International Relations and EU Affairs  
Ministry for the Environment, Physical Planning and Public  
Works  
15 Amaliados Street  
11523 Athens  
Greece

Tel:+30-210-6465762  
Mobile: +30-6932221467  
Fax:+30-210-6434470  
E-mail: ang.tsachali@tmeok.minenv.gr

**ISRAEL  
ISRAEL**

**Ms Tamar Zohar**  
Legal Advisor  
Ministry of the Environmental Protection  
P.O. Box 34033  
5 Canfei Nesharim Street  
95464 Jerusalem  
Israel

Tel: +972-2-6553730  
Mobile: +972 50 6233236  
Fax: +972-2-6553744  
E-mail: tamarz@sviva.gov.il

**ITALY  
ITALIE**

**Ms Simona Faccioli**  
Ministry for the Environment and Territory  
Via C. Colombo, 44  
00148 Rome  
Italy

Tel: +39-06-57225638  
Fax: +39-06-57225619  
Mobile : +39 335 8173206  
E-mail: faccioli.simona@minambiente.it

**LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA  
JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE**

**Mr Ahmed Ramadan - S. Essa**  
Environment General Authority (EGA)  
Tripoli – Libya  
P.O Box 83618  
Tripoli - Algeran  
Libya

Mobile: +218 925278063  
Fax: +218 21 4872160 – 4870266  
E-mail: [ahmed\\_s\\_issa@yahoo.com](mailto:ahmed_s_issa@yahoo.com)

**MALTA  
MALTE**

**Mr Joe Catania**  
Senior Solicitor  
Legal Office  
Malta Environment and Planning Authority  
St. Francis Ravelin  
Floriana  
Malta

Tel. +356-22 903019  
Mobile: +356 99438979  
Fax +356-22903018  
E-mail: joseph.catania@mepa.org.mt

**MOROCCO  
MAROC**

**M. Brahim Zyani**

Directeur de la Réglementation et du Contrôle  
Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau et de  
l'Environnement  
Département de l'environnement  
Imm. 4, Angle Oum Rabie/Rue Okba  
Agdal, Rabat  
Maroc

Tel: +212-37-680498 / +212-37-680496

Mobile/Portable: +212-66438577

Fax: +212-37-682573

E-mail : [bzyani2002@yahoo.fr](mailto:bzyani2002@yahoo.fr)

**SLOVENIA  
SLOVÉNIE**

**Ms Natasa Tasrikent**

Under-Secretary  
Ministry of Transport  
Slovenian Maritime Administration  
Ukmarjev trg 2  
6000 Koper  
Slovenia

Tel: +386 5 66 32 120

Fax: +386 5 66 32 102

E-mail: [natasa.tasrikent@gov.si](mailto:natasa.tasrikent@gov.si)

**Ms Mateja Koscak**

Advisor  
Ministry of the Environment and Spatial Planning  
Environment Directorate  
Department of Systemic Legal Affairs  
Dunajska cesta 48  
SI-1000 Ljubljana  
Slovenia

Tel: +386 1 478 7373

Fax: +386 1 478 7425

E-mail: [mateja.koscak@gov.si](mailto:mateja.koscak@gov.si)

**TURKEY  
TURQUIE**

**Mr Sevket Salman**

Environmental and Forest Expert  
Legal Department  
Ministry of Environment and Forestry  
Gevre ve Orman Bakanligi Hukuk Musavirligi  
Sogutozu Cad. No 14/E  
Bestepe 06560  
Ankara  
Turkey



Tel: +90-312-2075144  
Mobile: +90 505 4880624  
E-mail: [salmansevket@yahoo.com](mailto:salmansevket@yahoo.com)

**OBSERVER**

**MONTENEGRO  
MONTÉNEGRO**

**Ms Anka Rajkovic**

Advisor for monitoring and implementation of international regulations

Maritime Safety Department

Marsala Tita 7

Bar 85000

Montenegro

Tel: 382(1) 85303352/3  
Fax: 382(1) 85 303353  
e-mail: [msd.intreg@cg.yu](mailto:msd.intreg@cg.yu), [anarajkovic@yahoo.com](mailto:anarajkovic@yahoo.com)

**UNITED NATIONS BODIES AND SECRETARIAT UNITS  
SECRETARIAT DES NATIONS UNIES**

**UNITED NATIONS ENVIRONMENT  
PROGRAMME  
COORDINATING UNIT FOR THE  
MEDITERRANEAN ACTION PLAN  
PROGRAMME DES NATIONS UNIES  
POUR L'ENVIRONNEMENT  
UNITE DE COORDINATION DU PLAN  
D'ACTION POUR LA MEDITERRANEE**

**Mr Paul Mifsud**

MAP Coordinator  
Tel: 30-210-7273101  
E-mail: paul.mifsud@unepmap.gr

**Ms Tatjana Hema**

MEDU Programme Officer  
Tel: +30-210-7273115  
E-mail: [thema@unepmap.gr](mailto:thema@unepmap.gr)

Coordinating Unit for the Mediterranean Action Plan  
48, Vassileos Konstantinou Avenue  
116 10 Athens  
Greece  
Fax: +30-210-7253196-7  
<http://www.unepmap.gr>

**Mr Evangelos Raftopoulos**

Legal Adviser of the MAP Secretariat  
Professor of International Law  
Panteion University of Athens  
136 Syngrou Avenue  
Athens 17671  
Greece  
Tel : +30-210-9610591  
Mobile: +963-93-304803  
Fax : +30-210-9610591  
E-mail : [eraft@hol.gr](mailto:eraft@hol.gr)

**Mr. Tullio Scovazzi**

MAP Consultant  
Università di Milano - Bicocca  
Via Alfonso Cossa 29  
20138-Milan  
Italy

Tel: +39 02 7610149/64484015 (University)  
Fax: +39 02 7610149  
E-mail : [tullio.scovazzi@unimib.it](mailto:tullio.scovazzi@unimib.it)

**Mr Aref Fakhry**

MAP Consultant  
Jellicoe Ct, #436,  
Glen Eyre Halls, Glen Eyre Rd.  
Bassett, Southampton SO16 3UJ  
United Kingdom

Tel: +44 7766811719  
Fax: +356 2 333 1118  
E-mail : [maritimelaw@waldonet.net.mt](mailto:maritimelaw@waldonet.net.mt)

**REGIONAL ACTIVITY CENTRES OF THE MEDITERRANEAN ACTION PLAN  
CENTRES D'ACTIVITÉS RÉGIONALES DU PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE**

**REGIONAL ACTIVITY CENTRE FOR  
SPECIALLY PROTECTED AREAS  
(SPA/RAC)  
CENTRE D'ACTIVITES REGIONALES  
POUR LES AIRES SPECIALEMENT  
PROTEGEES (CAR/ASP)**

**M. Abderrahmen Gannoun**

Directeur  
RAC/SPA  
Regional Activity Center for Specially Protected Areas  
Boulevard du Leader Yasser Arafat  
B.P. 337  
1080 Tunis Cedex  
Tunisia

Tel: + 216-71-206649 or 216-71-206 851

Fax: + 216-71-206490

E-mail: [gannoun.abderrahmen@rac-spa.org](mailto:gannoun.abderrahmen@rac-spa.org)

**NON-GOVERNMENTAL ORGANIZATIONS  
ORGANISATIONS NON-GOUVERNEMENTALES**

**MAREVIVO**

**Mr Giovanni Guerrieri**

Lungotevere A. Da Brescia  
Scalo de Pinedo  
00196 Rome  
Italy

Tel: +39 06 3222565

Fax: +39 06 3222564

Mobile: +39 339 2907600

E-mail: [gjanni.guerrieri@marevivo.it](mailto:gjanni.guerrieri@marevivo.it)

[www.marevivo.it](http://www.marevivo.it)



## **ANNEXE II**

### **ORDRE DU JOUR DE LA RÉUNION**

1. Ouverture de la réunion
2. Élection du Bureau
3. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
4. Présentation du projet de Lignes directrices relatives à la responsabilité et à la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée
5. Examen du projet de Lignes directrices relatives à la responsabilité et à la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée
6. Prochaines étapes
7. Adoption des conclusions et recommandations
8. Questions diverses
9. Clôture de la réunion



### ANNEXE III

## **Projet de décision sur l'adoption de Lignes directrices concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée**

La Quinzième réunion des Parties contractantes,

*Rappelant* les articles 16 et 18 de la Convention de Barcelone sur la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée, telle qu'amendée en 1995, ci-après dénommée la "Convention de Barcelone",

*Rappelant également* les décisions adoptées à la Treizième réunion, tenue à Catane (Italie) et à la Quatorzième réunion, tenue à Portoroz (Slovénie), sur le besoin d'élaborer des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée,

*Prenant note* des travaux menés dans le cadre du PAM en matière de responsabilité et réparation des dommages depuis 1997, des conclusions et recommandations de la réunion des experts juridiques et techniques désignés par les gouvernements, tenue à Brijuni (Croatie) en 1997, ainsi que des conclusions de la réunion des experts juridiques, tenue à Athènes (Grèce) en 2003,

*Constatant* avec satisfaction les travaux du groupe de travail d'experts juridiques et techniques, à composition non limitée, chargé de proposer des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution de la zone de la mer Méditerranée et de ses recommandations lors de ses deux réunions, à Loutraki (Grèce) en 2006 et à Athènes (Grèce) en 2007,

**Décide** d'adopter les Lignes directrices concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée et son annexe, ci-après dénommées les "Lignes directrices", qui figurent en annexe à la présente décision,

**Demande** de prendre, s'il y a lieu, toutes les mesures nécessaires pour appliquer les Lignes directrices et d'adresser à la Dix-septième réunion des Parties contractantes, conformément à l'article 26 de la Convention de Barcelone, un rapport sur leur application,

**Recommande** que les Parties contractantes prennent en considération l'Étude de faisabilité portant sur les aspects juridiques, économiques, financiers et sociaux d'un régime de détermination des responsabilités et de réparation des dommages en mer Méditerranée et dans ses zones côtières (UNEP(DEC)/MED WG.270/Inf.4) et de la Note explicative relative au projet de Lignes directrices (UNEP(DEPI)/MED WG.320/Inf.6 en vue de faciliter la mise en œuvre desdites Lignes directrices,

**Invite** les Parties contractantes à coopérer et fournir leur appui, s'il y a lieu, en vue de faciliter la mise en œuvre des Lignes directrices,

**Décide également** de constituer un groupe de travail d'experts juridiques et techniques en vue de faciliter et évaluer l'application des Lignes directrices et faire des propositions sur l'opportunité d'actions additionnelles ayant trait, entre autres, à un régime d'assurance obligatoire, un fonds d'indemnisation supplémentaire et l'élaboration d'un instrument juridiquement contraignant, qui seraient examinées par la réunion des Parties contractantes en 2013, et

**Demande** au Secrétariat de:

- préparer pour adoption par la Seizième réunion des Parties contractantes en 2009 un projet de formulaire d'information sur l'application des Lignes directrices;
- de prêter assistance aux pays méditerranéens qui le demandent en vue de faciliter la mise en œuvre des Lignes directrices, notamment pour la formulation des législations nationales et le renforcement des capacités;
- préparer un projet de rapport d'évaluation sur l'application des Lignes directrices qui sera examiné par le groupe de travail d'experts juridiques et techniques constitué à cet effet par les Parties contractantes.



**PROJET DE LIGNES DIRECTRICES RELATIVES À LA RESPONSABILITÉ ET  
À LA RÉPARATION DES DOMMAGES RÉSULTANT DE LA POLLUTION  
DU MILIEU MARIN DANS LA ZONE DE LA MER MÉDITERRANÉE**

**A. Objet des Lignes directrices**

1. Les présentes Lignes directrices visent à mettre en œuvre l'article 16 de la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la Méditerranée, faite à Barcelone le 16 février 1976, telle que modifiée à Barcelone le 10 juin 1995 (la « Convention de Barcelone »), en vertu duquel les Parties contractantes s'engagent à coopérer pour élaborer et adopter des règles et procédures appropriées concernant la détermination des responsabilités et la réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée.
2. Les présentes Lignes directrices ont aussi pour but de promouvoir l'application du principe pollueur payeur, en vertu duquel les coûts des mesures visant à prévenir, combattre et réduire la pollution doivent être pris en charge par le pollueur, en tenant dûment compte de l'intérêt général, comme prévu à l'article 4, paragraphe 3, *b*), de la Convention de Barcelone. Elles ne prévoient aucune responsabilité subsidiaire de l'État.
3. Sans avoir en soi un caractère contraignant, les présentes Lignes directrices sont destinées/visent à renforcer la coopération entre les Parties contractantes en vue de la mise en place d'un régime de responsabilité et de réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée et à faciliter l'adoption par les Parties contractantes de la législation correspondante pertinente.
4. Les présentes Lignes directrices s'appliquent aux activités visées par la Convention de Barcelone et l'un ou l'autre de ses Protocoles.

**B. Relations avec d'autres régimes**

5. Les présentes Lignes directrices ne portent pas atteinte aux régimes mondiaux et régionaux existants sur la responsabilité et la réparation en matière environnementale, qui sont en vigueur ou pourraient entrer en vigueur, tels qu'énumérés à titre indicatif à l'appendice des présentes Lignes directrices, compte tenu de la nécessité d'assurer leur application effective dans la zone de la mer Méditerranée telle que définie au paragraphe 7.
6. Les présentes Lignes directrices ne portent pas atteinte aux règles de droit international relatives à la responsabilité d'État pour faits internationalement illicites.

### **C. Champ d'application géographique**

7. Les présentes Lignes directrices s'appliquent à la zone de la mer Méditerranée telle que définie à l'article premier, paragraphe 1, de la Convention de Barcelone, y compris toutes autres zones, telles que le fond de la mer, la zone côtière et le bassin hydrologique, dans la mesure où ces zones sont visées par les Protocoles pertinents de la Convention, conformément à l'article premier, paragraphe 3, de la Convention.

### **D. Dommages**

8. La législation des Parties contractantes devrait comprendre des dispositions visant à réparer à la fois les dommages environnementaux et les dommages traditionnels résultant de la pollution du milieu marin dans la zone de la mer Méditerranée.
9. Aux fins des présentes Lignes directrices, par « dommage environnemental », il faut entendre une modification négative [mesurable] d'une ressource naturelle ou biologique ou une détérioration [mesurable] d'un service lié à des ressources naturelles ou biologiques, qui peut survenir de manière directe ou indirecte.
10. La réparation d'un dommage environnemental devrait couvrir, selon le cas :
  - a) le coût des activités et des études visant à évaluer le dommage;
  - b) le coût des mesures préventives, y compris les mesures visant à prévenir une menace de dommage ou l'aggravation d'un dommage;
  - c) le coût des mesures prises ou à prendre pour nettoyer, restaurer et remettre en état l'environnement endommagé, y compris le coût du suivi et du contrôle de l'efficacité de ces mesures;
  - d) la diminution de la valeur des ressources naturelles ou biologiques jusqu'à leur restauration;
  - e) l'indemnisation par équivalent quand la remise en l'état initial de l'environnement endommagé n'est pas possible.
11. Pour évaluer l'ampleur d'un dommage environnemental, il conviendrait d'utiliser toutes les sources d'information disponibles sur l'état initial de l'environnement, y compris les Bilans de base nationaux des émissions/rejets de polluants, élaborés dans le cadre du Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution provenant de sources et activités situées à terre, fait à Athènes le 17 mai 1980, tel que modifié à Syracuse le 7 mars 1996, ainsi que l'Inventaire de la biodiversité réalisé dans le cadre du Protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique en Méditerranée, fait à Barcelone le 10 juin 1995.
12. Les mesures visées au paragraphe 10 b) et c) devraient être raisonnables, c'est-à-dire qu'elles soient adaptées, faisables, proportionnées et fondées sur l'existence de critères et de renseignements objectifs.

13. Lorsqu'une indemnité est accordée pour les dommages visés au paragraphe 10 d) et e), elle devrait être affectée à une intervention environnementale dans la zone de la mer Méditerranée.
14. Aux fins des présentes Lignes directrices, il faut entendre par « dommages traditionnels » :
  - (a) la perte de vie humaine ou tout dommage corporel;
  - (b) la perte de tout bien ou les dommages causés à tout bien autre que les biens appartenant à la personne responsable;
  - (c) la perte de revenus découlant directement d'une atteinte à un intérêt juridiquement protégé fondé sur toute exploitation du milieu marin à des fins économiques, subie du fait d'une atteinte à l'environnement, compte tenu des frais évités et des coûts;
  - (d) toute perte ou dommage résultant de mesures préventives prises afin d'éviter les dommages visés aux sous-paragraphe a), b) et c).
15. Les présentes Lignes directrices s'appliquent également aux dommages causés par une pollution à caractère diffus sous réserve qu'il soit possible d'établir un lien de causalité entre le dommage et les activités d'exploitants individuels.

#### **E. Mesures préventives et correctrices**

16. La législation des Parties contractantes devrait exiger que les mesures visées au paragraphe 10 b) et c) soient prises par l'exploitant. Si ce dernier ne les prend pas ou ne peut pas être identifié ou n'est pas responsable en vertu de la législation mettant en œuvre les présentes Lignes directrices, les Parties contractantes devraient les prendre elles-mêmes aux frais de l'exploitant s'il y a lieu.

#### **F. Canalisation de la responsabilité**

17. La responsabilité des dommages visés par les présentes Lignes directrices incombe à l'exploitant.
18. Aux fins des présentes Lignes directrices, par « exploitant », il faut entendre toute personne physique ou morale, de droit privé ou public, qui exerce le contrôle *de jure* ou *de facto* d'une activité visée par les présentes Lignes directrices, tel que prévu à la ligne directrice 4.

#### **G. Norme de responsabilité**

19. Le régime de responsabilité de base est la responsabilité objective; celle-ci est subordonnée à l'établissement d'un lien de causalité entre l'événement et le dommage sans qu'il soit nécessaire de prouver une faute ou une négligence à l'encontre de l'exploitant.

20. Dans le cas des dommages résultant d'activités non visées par l'un ou l'autre des Protocoles se rapportant à la Convention, les Parties contractantes peuvent appliquer la responsabilité pour faute.
21. Dans le cas d'une multiplicité des auteurs du dommage, la responsabilité est répartie entre les différents exploitants sur la base d'une évaluation équitable de leur contribution au dommage.
22. Aux fins des présentes Lignes directrices, par « événement », il faut entendre tout fait instantané ou continu, ou toute succession de faits ayant la même origine, qui cause un dommage ou qui crée une menace grave et imminente de dommage.

#### **H. Exonérations de responsabilité**

23. L'exploitant ne devrait pas être tenu responsable des dommages dont il prouve qu'ils ont été causés par des actes ou des événements qui échappent entièrement à son contrôle, tels que la force majeure, un acte de guerre, des hostilités, une guerre civile, une insurrection ou un acte de terrorisme.

#### **I. Limitation de responsabilité**

24. Dans les cas de la mise en œuvre de la responsabilité objective, des limites de responsabilité financière peuvent être fixées sur la base des traités internationaux ou de la législation nationale pertinente.
25. Les Parties contractantes sont invitées à réévaluer régulièrement le degré approprié du montant de ces limites en tenant compte, tout particulièrement, des risques que les activités visées par les présentes Lignes directrices peuvent faire peser sur l'environnement.

#### **J. Prescription**

26. La prescription des procédures en réparation devrait être établie sur la base d'un système à deux paliers : un court délai à compter du moment de la connaissance du dommage ou de l'identification de l'exploitant responsable, si ce moment est postérieur (ex. trois ans) et un délai plus long à compter de la date où s'est produit l'événement (ex. trente ans).
27. Lorsque l'événement consiste en une série de faits ayant la même origine, la prescription devrait courir à compter de la date du dernier de ces faits. Lorsque l'événement consiste en un fait continu, la prescription devrait courir à compter de la fin de ce fait continu.

**K. Dispositif de sécurité financière**

28. Les Parties contractantes peuvent, après une période de cinq ans de l'adoption de ces Lignes directrices, envisager, sur la base d'une évaluation des produits offerts sur le marché des assurances, la mise en place d'un régime d'assurance obligatoire.

**L. Fonds d'indemnisation méditerranéen**

29. Les Parties contractantes devraient étudier la possibilité de mettre en place un Fonds d'indemnisation méditerranéen qui assurerait réparation lorsque le dommage dépasse la responsabilité de l'exploitant, lorsque l'exploitant n'est pas connu, lorsqu'il est insolvable et n'est pas couvert par un instrument de sécurité financière ou lorsque l'État prend des mesures préventives dans des situations d'urgence et n'est pas remboursé du coût de ces mesures.

**M. Accès à l'information**

30. Conformément à l'article 15 de la Convention de Barcelone, les Parties contractantes veillent à ce que leurs autorités compétentes donnent au public un accès large à l'information sur les dommages à l'environnement ou les menaces de dommage, ainsi que sur les mesures de réparation. Les réponses aux demandes d'information devraient être apportées dans des délais déterminés.

**N. Action en réparation**

31. La législation des Parties contractantes devra veiller à ce que les actions en réparation au titre des dommages environnementaux soient ouvertes le plus largement possible au public.
32. La législation des Parties contractantes devra également veiller à ce que les personnes physiques ou morales victimes de dommages traditionnels puissent introduire des actions en réparation de la manière la plus large.

## Appendice

Liste indicative des instruments établissant des régimes mondiaux et régionaux de responsabilité et de réparation en matière environnementale conformément à la ligne directrice 5 :

- Convention sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960 (Paris, 29 juillet 1960), amendée par : Protocole additionnel de Paris (28 janvier 1964); Protocole de Paris (16 novembre 1982); Protocole de Paris (12 février 2004)
- Convention du 31 janvier 1963 complémentaire à la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire (Bruxelles, 31 janvier 1963), amendée par : Protocole additionnel de Paris (28 janvier 1964); Protocole de Paris (16 novembre 1982); Protocole de Paris (12 février 2004)
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Londres, 27 novembre 1992
- Convention relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires (Vienne, 21 mars 1963), amendée par : Protocole de Vienne (12 septembre 1997)
- Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires (Bruxelles, 17 décembre 1971)
- Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures Londres, 27 novembre 1992
- Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Londres, 19 novembre 1976), amendée par : Protocole de Londres (2 mai 1996)
- Protocole commun relatif à l'application de la Convention de Vienne et de la Convention de Paris (Vienne, 21 septembre 1988)
- Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (Genève, 10 octobre 1989)
- Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Londres, 3 mai 1996)
- Convention sur la réparation complémentaire des dommages nucléaires (Vienne, 12 septembre 1997)
- Protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux (Bâle, 10 décembre 1999)
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Londres, 23 mars 2001)
- Protocole sur la responsabilité civile et l'indemnisation causées par les effets transfrontières d'accidents industriels sur les eaux transfrontières (Kiev, 21 mars 2003)
- Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Londres, 16 mai 2003)

- 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.