



N° 1792

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 1<sup>er</sup> juillet 2009.

## PROJET DE LOI

*autorisant l'adhésion à la convention internationale de 2001  
sur la responsabilité civile pour les **dommages dus à la pollution**  
par les **hydrocarbures de soute**,*

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution  
d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. François FILLON,  
Premier ministre,

PAR M. Bernard KOUCHNER,  
ministre des affaires étrangères et européennes.



## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Une conférence diplomatique convoquée par l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté à Londres la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus aux hydrocarbures de soute.

Cette convention vise à garantir une indemnisation convenable, rapide et efficace aux personnes victimes de dommages de pollution dus aux déversements d'hydrocarbures de soute. Le terme hydrocarbures de soute recouvre les hydrocarbures minéraux utilisés par les navires pour leur propulsion et pour le fonctionnement des équipements du bord, ainsi que les hydrocarbures minéraux utilisés à des fins de lubrification ou dans des dispositifs hydrauliques. Les résidus de ces hydrocarbures stockés à bord sont également compris dans la définition.

Le dispositif créé par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus aux hydrocarbures de soute complète celui mis en place par les deux systèmes issus des conventions internationales de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et de la convention de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS), qui ne couvrent pas les hydrocarbures lorsqu'ils sont utilisés comme combustible de soute par des navires non pétroliers.

Cette convention a en commun avec les dispositifs CLC/FIPOL et HNS de mettre en œuvre un système de responsabilité objective du propriétaire du navire, assorti à un plafond de responsabilité et à une obligation d'assurance ou de garantie financière permettant un recours direct devant l'assureur. Il existe cependant deux différences significatives avec les dispositifs CLC/FIPOL et HNS.

La convention hydrocarbures de soute ne prévoit pas de « canalisation » de la responsabilité vers le propriétaire inscrit ; au contraire même, la définition du propriétaire inclut « le propriétaire inscrit, l'affrètement coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire ». Tous

ces acteurs sont responsables selon les termes de la convention. L'obligation d'assurance ou de garantie financière ne pèse néanmoins que sur le propriétaire inscrit. La suppression de la canalisation élargit les recours possibles pour les victimes, au risque le cas échéant d'introduire une plus grande complexité des procédures judiciaires. Ce dispositif constitue une différence fondamentale avec la convention CLC 1992 où la responsabilité est fortement canalisée.

La seconde spécificité de cette convention concerne les montants d'indemnisation et le renvoi à ceux de la convention LLMC. En effet, les négociateurs ont considéré que les pollutions couvertes par cette convention étaient potentiellement d'ampleur plus limitée sur celles couvertes par les systèmes CLC/FIPOL et HNS. Pour ces raisons, la convention ne fixe pas son propre plafond mais renvoie aux limites de la convention LLMC. La création d'un fonds d'indemnisation complémentaire, comme il en existe dans les systèmes CLC/FIPOL et HNS, n'a pas paru à l'époque nécessaire.

#### *Champ d'application*

##### *a) Champ d'application quant aux navires concernés (article 1) :*

La convention s'applique à tous les navires : « tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit » y compris les navires de pêche. Sont exclus par l'article 4.2 les navires de guerre, les navires de guerres auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Le paragraphe 3 du même article prévoit la possibilité pour chaque État d'appliquer la convention aux navires précédemment nommés. Il n'est pas proposé d'étendre la convention à ces navires ;

##### *b) Champ d'application géographique (article 2) :*

La convention s'applique aux dommages par pollution survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale d'un État Partie et dans la zone économique exclusive d'un État Partie ainsi qu'aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.

#### *Responsabilité et exonérations du propriétaire du navire*

La convention prévoit dans son **article 3.1**, le principe d'une responsabilité objective, c'est-à-dire sans faute, du propriétaire du navire.

Ce dernier est « responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire ». Il ne peut s'exonérer que de façon restrictive, dans les cas mentionnés à l'**article 3 paragraphes 3 et 4** : actes de guerre, événements de force majeure, fait intentionnel d'un tiers, négligence d'un Gouvernement dans l'entretien des feux et autres aides à la navigation ou faute de la victime.

Comme évoqué ci-dessus, la convention définit le propriétaire du navire considéré comme englobant « le propriétaire inscrit, l'affrètement coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire » (**article 1.3** de la convention).

#### *Limitation de responsabilité*

L'**article 6** de la convention prévoit la possibilité pour le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité conformément au cadre créé pour les conventions maritimes. La convention ne crée pas de plafond de limitation spécifique aux soutes. Le propriétaire du navire est ainsi en droit de limiter sa responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée (convention LLMC).

La Conférence diplomatique a adopté une résolution demandant à tous les États de ratifier le protocole de 1996 augmentant les plafonds de la convention LLMC. Cette résolution vise à harmoniser le cadre international et permettre d'offrir aux victimes les niveaux d'indemnisation les plus adaptés. Ce protocole, entré en vigueur le 13 mai 2004 a été ratifié par la France en 2006 (*Journal officiel* du 6 juillet 2006).

La référence aux plafonds de LLMC permet, grâce au protocole de 1996, un relèvement des plafonds par une procédure simplifiée d'amendement tacite. Cela pourrait s'avérer utile s'il apparaissait que les accidents de pollution par combustibles de soute causaient d'importants dommages avec des niveaux d'indemnisation insuffisants.

PLAFONDS DE LLMC 1976 : (entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986)

	Atteintes aux biens
De 0 à 500 tjb	167 000 DTS
De 501 à 30 000 t	167 DTS / tjb
De 30 001 à 70 000 tjb	125 DTS / tjb
> à 70 000 tjb	83 DTS /tjb

PLAFONDS DE LLMC 1996 : (entrée en vigueur le 13 mai 2004)

	Atteintes aux biens ou aux personnes tierces
De 0 à 2 000 tjb	1 million DTS
De 2 001 à 3 0000 t	400 DTS / tjb
De 30 001 à 70 000 tjb	300 DTS / tjb
> à 70 000 tjb	200 DTS /tjb

*Souscription d'une assurance ou garantie financière*

L'**article 7** prévoit que le propriétaire inscrit de tout navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière afin de couvrir sa responsabilité en cas de pollution, pour un montant égal aux limites de sa responsabilité définies par la convention LLMC. Le dispositif de l'assurance ou garantie financière obligatoire est identique à celui existant dans les conventions CLC et HNS. À noter que seul le propriétaire inscrit est concerné par l'obligation d'assurance ou de garantie financière. Cette obligation s'adresse à tout navire quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port d'un État Partie de même que toute installation au large située dans la mer territoriale d'un État Partie.

Les États membres délivrent à chaque navire un certificat, attestant de la validité de l'assurance ou de la garantie financière. Il doit se trouver à bord du navire et une copie doit être déposée aux autorités compétentes. Les certificats délivrés par un État Partie sont acceptés par les autres États et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie.

La convention dans son **article 7-15** donne la possibilité aux États de ne pas appliquer l'obligation d'assurance aux navires exploités exclusivement sur le territoire et la mer territoriale. Il est proposé de ne pas faire application de cette possibilité.

La convention retient un seuil de jauge de 1 000. Cela devrait concerner en France entre 270 et 300 navires. En comparaison, le seuil posé par la convention CLC est de 2 000 et concerne aujourd'hui moins de 50 navires français. Le certificat délivré doit être conforme au modèle joint en annexe de la convention et porter tous les renseignements qu'elle prescrit. Le certificat demandé comme preuve de l'assurance est quasiment identique à celui de la convention CLC.

La convention laisse aux États le soin de déterminer les conditions de délivrance et de validité du certificat. Actuellement, la procédure de délivrance des certificats CLC est déconcentrée au niveau des préfets de départements (directions départementales des affaires maritimes). La mise en œuvre de la convention de 2001 va nécessiter de revisiter la circulaire transports/DTMPL du 23 mars 1998 relative à certaines procédures de déconcentration (dont procédure de délivrance des certificats) afin de clarifier les conditions de cette délivrance. Sur le modèle des dispositifs anglais et allemands, il est proposé de demander aux services de délivrance de vérifier que les attestations d'assurances ou de garanties financières qui sont soumises à certification ont été délivrées par des organismes relevant de l'international club des P&I, de la fédération française des assurances ou de groupes bancaires reconnus. Dans le cas contraire, une expertise complémentaire devrait être effectuée par l'administration centrale.

La convention de 2001 prévoit la possibilité de dématérialisation des certificats, l'État d'immatriculation devant alors mettre ces derniers à disposition de l'État de contrôle par voie électronique. Cette dématérialisation n'est pas opérationnelle aujourd'hui mais on peut noter la création d'un groupe de travail au sein de l'OMI afin de réfléchir à un certificat d'assurance ou de garantie financière unique qui serait commun à toutes les conventions spécifiques (CLC - HNS - Soutes - épaves) liées à la responsabilité. L'aboutissement de ce travail pourra être suivi d'un volet dématérialisation.

Alors que la situation actuelle est celle d'une assurance ou garantie financière non obligatoire, les armateurs français sont déjà assurés pour ce type de pollution. Néanmoins, même lorsqu'un armateur est déjà assuré conformément aux exigences de la convention, l'absence de certificat délivré par un État Partie à cette convention l'expose à des mesures de refus d'accès, à des détentions, voire à des sanctions pénales. L'absence de certificat étant une non-conformité pour le contrôle de l'État du port a aussi pour conséquence de dégrader le classement au titre de ce contrôle de l'État du pavillon des navires concernés.

#### *Action directe contre l'assureur*

En vertu de l'**article 7-10**, l'action en responsabilité peut être directement formée par les victimes d'une pollution contre l'assureur ou l'organisme ayant fourni la garantie financière. Dans un tel cas, le défendeur pourra invoquer les moyens de défense que le propriétaire pouvait invoquer. De même, l'assureur pourra se prévaloir de la limitation

de responsabilité. Ce principe de l'action directe existe déjà dans la convention CLC et HNS.

#### *Une non-exclusion des cas de terrorisme*

La convention de 2001 ne prévoit aucune exclusion de responsabilité en matière de terrorisme. Cette question a été posée par l'international club des P&I au comité juridique de l'OMI de 2007. Il est à remarquer qu'aucune disposition spécifique sur le terrorisme n'est présente dans la convention CLC. Alors que l'OMI a souhaité rechercher une solution *ad hoc* à cette question dans le cadre de la mise en œuvre de la convention d'Athènes en matière d'indemnisation des passagers, l'OMI a indiqué qu'une solution devait être trouvée en la matière pour le volet « soutes » par le marché de l'assurance et maintenu sa position quant à l'exclusion de la responsabilité en cas d'acte terroriste.

#### *Prescription*

Les droits à indemnisation prévus par la convention se prescrivent trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu. En outre, aucune action en justice ne peut être intentée six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage.

#### *Compétence des tribunaux, reconnaissance et exécution des jugements*

L'**article 9** contient des règles relatives à la compétence. Le tribunal compétent est le tribunal du lieu du dommage. L'**article 10** contient des règles relatives à la reconnaissance et l'exécution des jugements.

Ces questions sont déjà régies par le droit communautaire dérivé, en particulier le règlement CE 44/2001 (dit « Bruxelles I »). Les règles en matière de reconnaissance et exécution des jugements sont plus précises dans le règlement. La décision 2002/762/CE du Conseil autorise les États membres de la Communauté à signer et ratifier la convention, mais dans son article 3, il est demandé aux États membres de joindre à leur ratification une déclaration aux termes de laquelle les décisions rendues par le tribunal d'un État membre seront reconnues dans les autres États membres conformément aux dispositions du règlement (articles 33 et suivants).

#### *État des ratifications et entrée en vigueur de la convention*

L'**article 14** de la convention de 2001 prévoit une entrée en vigueur un an après la date à laquelle dix-huit États, dont cinq ayant chacun des



navires dont la jauge brute n'est pas inférieure à 1 million, soit l'ont signée sans réserve, soit ont déposé un instrument de ratification. Elle est ainsi entrée en vigueur le 21 novembre 2008.

Il est important que la France puisse adhérer rapidement à cet instrument. En effet, depuis que la convention est entrée en vigueur, l'obligation de détenir un certificat d'assurance s'impose aux armateurs français. Or la France n'est pas en mesure aujourd'hui de leur délivrer ce certificat aussi longtemps qu'elle ne sera pas devenue Partie à la convention. Dans un cadre plus général, cette adhésion permettra aussi à la France de démontrer son soutien aux instruments de l'OMI.

Telles sont les principales observations qu'appelle la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumise au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères et européennes,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'adhésion à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères et européennes, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

**Article unique**

Est autorisée l'adhésion à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention « Hydrocarbures de soute ») (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 23 mars 2001, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 1<sup>er</sup> juillet 2009.

*Signé* : François FILLON

Par le Premier ministre :  
*Le ministre des affaires étrangères  
et européennes*

*Signé* : BERNARD KOUCHNER

# CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001

sur la responsabilité civile

pour les dommages dus à la pollution

par les hydrocarbures de soute

(convention « Hydrocarbures de soute »)

(ensemble une annexe),

adoptée à Londres le 23 mars 2001

---



**CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001**  
**sur la responsabilité civile**  
**pour les dommages dus à la pollution**  
**par les hydrocarbures de soute**  
**(convention « Hydrocarbures de soute »)**

Les Etats Parties à la présente Convention,

RAPPELANT l'article 194 de la Convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer, qui dispose que les Etats doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article 235 de cette convention, qui dispose que, en vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les Etats doivent coopérer pour assurer le développement des règles pertinentes du droit international,

NOTANT le succès de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour ce qui est de garantir une indemnisation des personnes qui subissent des dommages causés par la pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportés par mer en vrac à bord de navires,

NOTANT ÉGALEMENT que 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 a été adoptée en vue de fournir une indemnisation convenable, prompte et efficace pour les dommages causés par des événements liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses,

RECONNAISSANT qu'il importe d'établir une responsabilité objective pour toutes les formes de pollution par les hydrocarbures qui soit liée à une limitation appropriée du montant de cette responsabilité,

CONSIDÉRANT que des mesures complémentaires sont nécessaires pour assurer le versement d'une indemnisation convenable, prompte et, efficace pour les dommages causés par la pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures de soute provenant de navires,

DÉSIREUX d'adopter des règles et procédures internationales uniformes pour déterminer les questions de responsabilité et fournir une indemnisation adéquate dans de tels cas,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

Article 1

*Définitions*

Aux fins de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit.
2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.
3. « Propriétaire du navire » signifie le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affréteur coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire.

4. « Propriétaire inscrit » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un Etat et exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression « propriétaire inscrit » désigne cette compagnie.

5. « Hydrocarbures de soute » signifie tous les hydrocarbures minéraux, y compris l'huile de graissage, utilisés ou destinés à être utilisés pour l'exploitation ou la propulsion du navire, et les résidus de tels hydrocarbures.

6. « Convention sur la responsabilité civile » signifie la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée.

7. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage par pollution.

8. « Événement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage par pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage par pollution.

9. « Dommage par pollution » signifie :

a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de soute du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront ; et

b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

10. « Etat d'immatriculation du navire » signifie, à l'égard d'un navire immatriculé, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé et, à l'égard d'un navire non immatriculé, l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

11. « Jauge brute » signifie la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'Annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

12. « Organisation » signifie l'Organisation maritime internationale.

13. « Secrétaire général » signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Article 2

*Champ d'application*

La présente Convention s'applique exclusivement :

- a) aux dommages par pollution survenus ;
  - i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat Partie, et

ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat Partie établie conformément au droit international ou, si un Etat Partie n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale ;

b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.

### Article 3

#### *Responsabilité du propriétaire du navire*

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 3 et 4, le propriétaire du navire au moment d'un événement est responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier de ces faits.

2. Lorsque plus d'une personne sont responsables en vertu du paragraphe 1, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

3. Le propriétaire du navire n'est pas responsable s'il prouve :

a) que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou

b) que le dommage par pollution résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ; ou

c) que le dommage par pollution résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

4. Si le propriétaire du navire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire du navire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

5. Aucune demande en réparation d'un dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire du navire autrement que sur la base de la présente Convention.

6. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire qui pourraient exister indépendamment de la présente Convention.

### Article 4

#### *Exclusions*

1. La présente Convention ne s'applique pas à un dommage par pollution tel que défini dans la Convention sur la responsabilité civile, qu'une indemnisation soit due ou non au titre de ce dommage en vertu de cette convention.

2. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 3, les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial.

3. Un Etat Partie peut décider d'appliquer la présente Convention à ses navires de guerre ou autres navires visés au paragraphe 2, auquel cas il notifie sa décision au Secrétaire général en précisant les conditions et modalités de cette application.

4. En ce qui concerne les navires appartenant à un Etat Partie et utilisés à des fins commerciales, chaque Etat est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article 9 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'Etat souverain.

### Article 5

#### *Evénements mettant en cause deux ou plusieurs navires*

Lorsqu'un événement met en cause deux ou plusieurs navires et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de

tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article 3, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

### Article 6

#### *Limitation de la responsabilité*

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire du navire et de la personne ou des personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie financière de limiter leur responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

### Article 7

#### *Assurance obligatoire ou garantie financière*

1. Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 immatriculé dans un Etat Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution, pour un montant équivalent aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un Etat Partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un Etat Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire ; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un Etat Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout Etat Partie. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe à la présente Convention et comporter les renseignements suivants :

a) nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation ;

b) nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit ;

c) numéro OMI d'identification du navire ;

d) type et durée de la garantie ;

e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de toute autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite ;

f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. a) Un Etat Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2. Cette institution ou cet organisme informe cet Etat de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'Etat Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

b) Un Etat Partie notifie au Secrétaire général :

i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui ;

ii) le retrait d'une telle habilitation ; et

iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général.

c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas maintenues. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'Etat au nom duquel le certificat avait été délivré.

4. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, l'espagnol, ou le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'Etat en décide ainsi, la langue officielle de cet Etat peut ne pas être utilisée.

5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un Etat Partie, auprès de l'autorité qui a délivré ou visé le certificat.

6. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat en vertu du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où prévus en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou de la garantie ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.

7. L'Etat d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

8. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant un Etat Partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres Etats ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la présente Convention. Dans de tels cas, l'Etat Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'Etat qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.

9. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un Etat Partie sont acceptés par les autres Etats Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat Partie. Un Etat Partie peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.

10. Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation de la responsabilité en vertu de l'article 6. En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 6, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément au paragraphe 1. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure.

11. Un Etat Partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 14.

12. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Etat Partie veille à ce qu'en vertu de son droit national une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire d'une jauge brute supérieure à 1000, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire ou une installation au large située dans sa mer territoriale.

13. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un Etat Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 12 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de

produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent les ports ou les installations au large situés dans son territoire, sous réserve que l'Etat Partie qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2 ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les Etats Parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux Etats Parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 12.

14. Si un navire appartenant à un Etat Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet Etat et que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites conformément au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

15. Un Etat peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que le présent article ne s'applique pas aux navires exploités exclusivement à l'intérieur de la zone de cet Etat visée à l'article 2 a) i).

## Article 8

### *Délais de prescription*

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement consiste en un ensemble de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

## Article 9

### *Tribunaux compétents*

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone visée à l'article 2 a) ii) d'un ou de plusieurs Etats Parties, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, des actions en réparation contre le propriétaire du navire, l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire du navire ne peuvent être présentées que devant les tribunaux de ces Etats Parties.

2. Un préavis raisonnable est donné à chaque défendeur pour toute action intentée en vertu du paragraphe 1.

3. Chaque Etat Partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation en vertu de la présente Convention.

## Article 10

### *Reconnaissance et exécution des jugements*

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 9, qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout Etat Partie, sauf :

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement ; ou
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque Etat Partie dès que les procédures requises dans cet Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

## Article 11

### *Clause de substitution*

La présente Convention l'emporte sur les conventions qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle ; toutefois, le présent article n'affecte pas les obliga-

tions que les Etats Parties peuvent avoir, du fait de ces conventions, envers les Etats qui ne sont pas Parties à la présente Convention.

#### Article 12

##### *Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion*

1. La présente Convention est ouverte à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1<sup>er</sup> octobre 2001 au 30 septembre 2002, et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ;

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention à l'égard de tous les actuels Etats Parties, ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard de ces Etats Parties, est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée par l'amendement.

#### Article 13

##### *Etats ayant plus d'un régime juridique*

1. S'il possède deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans la présente Convention, un Etat peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.

2. La déclaration est notifiée au Secrétaire général et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique la présente Convention.

3. Dans le cas d'un Etat Partie qui a fait une telle déclaration :

a) dans la définition du « propriétaire inscrit » donnée à l'article 1 4), les références à un Etat sont interprétées comme visant une telle unité territoriale ;

b) les références à l'Etat d'immatriculation d'un navire et, pour ce qui est d'un certificat d'assurance obligatoire, à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat, sont interprétées comme visant respectivement l'unité territoriale dans laquelle le navire est immatriculé et celle qui délivre ou vise le certificat ;

c) les références faites dans la présente Convention aux prescriptions du droit national sont interprétées comme visant les prescriptions du droit de l'unité territoriale pertinente ; et

d) les références faites dans les articles 9 et 10 aux tribunaux des Etats Parties et aux jugements qui doivent être reconnus dans ces Etats sont interprétées comme visant respectivement les tribunaux de l'unité territoriale pertinente et les jugements qui doivent être reconnus dans cette unité territoriale.

#### Article 14

##### *Entrée en vigueur*

1. La présente Convention entre en vigueur un an après la date à laquelle dix-huit Etats, y compris cinq Etats ayant chacun des navires dont la jauge brute totale n'est pas inférieure à 1 million, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2. Pour tout Etat qui la ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, la présente Convention entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

#### Article 15

##### *Dénonciation*

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

#### Article 16

##### *Révision ou modification*

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats Parties ayant pour objet de réviser ou de modifier la présente Convention à la demande du tiers au moins des Etats Parties.

#### Article 17

##### *Dépôt*

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général :

a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré ;

i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument, ainsi que de leur date ;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ;

iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet ; et

iv) des autres déclarations et notifications faites en vertu de la présente Convention.

b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

#### Article 18

##### *Transmission à l'Organisation des Nations unies*

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.

#### Article 19

##### *Langues*

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT À LONDRES ce vingt-trois mars deux mille un.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

#### A N N E X E

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE

Délivré conformément aux dispositions de l'article 7 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute



NOM DU NAVIRE	LETTRES OU numéro distinctifs	NUMÉRO OMI d'identification du navire	PORT d'immatriculation	NOM ET ADRESSE COMPLÈTE de l'établissement principal du propriétaire inscrit

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 7 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude.

Type de garantie .....

Durée de la garantie .....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom .....

Adresse .....

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré ou visé par le Gouvernement de .....

(nom complet de l'Etat)

OU

*Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un Etat Partie se prévaut des dispositions de l'article 7 3).*

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de .....  
..... (nom complet de l'Etat) par .....  
(nom de l'institution ou de l'organisme)

A ..... le .....  
(lieu) (date)

.....  
(signature et titre du fonctionnaire  
qui délivre ou vise le certificat)

Notes explicatives :

1. En désignant l'Etat, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.

2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.

3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.

4. Dans la rubrique « Durée de la garantie », il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

5. Dans la rubrique « Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants) », il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.



# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères  
et européennes

NOR : MAEJ0910797L

## PROJET DE LOI

autorisant l'adhésion à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile  
pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

-----

## FICHE D'IMPACT

### Situation de référence et objectifs de la convention

#### *Importance potentielle des pollutions couvertes*

La plupart des navires sont propulsés par des moteurs ou des turbines qui utilisent l'énergie provenant de la combustion d'hydrocarbures minéraux. Il en va de même de la plupart des équipements de production d'électricité ou d'énergie hydraulique nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation de ces navires. Leur fonctionnement suppose en outre l'utilisation de fluides, notamment lubrifiants, mais aussi destinés à la transmission d'une pression hydraulique. La plupart de ces fluides sont des hydrocarbures minéraux. L'essence, l'huile diesel légère et le kérosène, sont définis comme des hydrocarbures non-persistants. Le traitement des hydrocarbures à bord produit des résidus. Quel que soit le type d'hydrocarbures, ils sont chargés au port dans des fûts ou dans des capacités qui leur sont dédiées.

Pour leur propulsion, les navires consomment chaque jour, de quelques dizaines de kilogrammes de combustible pour les plus petits navires, à plusieurs centaines de tonnes pour les plus grosses unités. Ainsi, le CMA CGM Fidelio, navire porte conteneurs de 350 m de long et capable de transporter 9 600 conteneurs de 20 pieds consomme 290 tonnes de combustible « lourd » par jour. La réserve de combustible de propulsion pour ce navire correspond à une autonomie d'une quarantaine de jours de mer, soit 12 000 tonnes de « soutes ». A titre de comparaison, la cargaison de l'Erika lors de son naufrage, était d'environ 30 000 tonnes.

La charge d'huile nécessaire au fonctionnement des moteurs diesel est comprise, en fonction de leur puissance, entre quelques litres et quelques dizaines de tonnes. La quantité d'huile de lubrification de réserve est égale à une à plusieurs fois cette charge. La production de résidus qui provient du traitement des hydrocarbures utilisés à bord atteint, pour les plus gros navires, plusieurs dizaines de tonnes par mois dont la teneur en eau est très variable.

Ainsi, le potentiel de pollution par hydrocarbures de soute, soit à l'occasion d'un accident de mer, soit à l'occasion d'un accident de chargement, peut être significatif, sans approcher toutefois l'ampleur des dommages que peut causer la perte d'un pétrolier. Il est estimé qu'à tout moment circulent sur les mers du globe 15 millions de tonnes d'hydrocarbures de soute, à comparer aux 150 millions de tonnes d'hydrocarbures transportés par les pétroliers. Les spécialistes considèrent cependant que les soutes représentent aujourd'hui une menace croissante pour l'environnement marin.

*Les systèmes de responsabilité civile dans le transport maritime*

La limitation de responsabilité des opérateurs est un principe traditionnel en droit maritime où il n'existe pas, sauf pour certains risques, d'obligation d'assurance. La convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (dite convention LLMC, *Limitation of Liability for Maritime Claims*), modifiée par le protocole de 1996, est l'instrument de référence pour le règlement des créances pour le transport maritime. Elle a pour objet de faciliter le règlement des litiges en définissant le patrimoine sur lequel les créanciers du propriétaire du navire peuvent se faire payer. Elle permet la constitution de fonds de limitation dans le prolongement de la règle de droit maritime qui autorisait un propriétaire de navire à l'abandonner à ses créanciers pour solder leur créance. La responsabilité du propriétaire du navire relève du droit commun (articles 1382 et 1384 du code civil).

Les Etats membres de l'OMI se sont mis d'accord pour compléter ce dispositif. A ce jour, l'OMI a adopté cinq conventions de responsabilité civile, la convention LLMC précitée de portée générale et quatre autres conventions particulières dont la dernière est la convention sur les hydrocarbures de soute. L'OMI a également adopté la convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, qui comprend un volet de responsabilité civile.

Ces conventions sont :

1° *La convention internationale sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes faite à Londres le 19 novembre 1976 (dite LLMC<sup>1</sup>)*. Cette convention, modifiée par un protocole du 9 mai 1996, ne comprend pas de responsabilité objective du propriétaire du navire ni d'obligation d'assurance, mais elle plafonne sa responsabilité civile à un montant dépendant de la jauge brute du navire. Le plafond n'est pas applicable en cas de faute inexcusable du propriétaire, ni dans un certain nombre de cas limitativement énumérés (dommages nucléaires par exemple). Cette convention a une portée générale ;

2° *La convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC<sup>2</sup>)*. Cette convention vise uniquement les dommages occasionnés par les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Elle prévoit une responsabilité stricte du propriétaire inscrit du navire, à concurrence d'un plafond. La faute inexcusable fait perdre le droit à ce plafond. Le propriétaire inscrit du navire a l'obligation de souscrire une assurance jusqu'au montant du plafond, comportant la possibilité d'un recours direct de la victime contre l'assureur. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la convention et aucune demande de réparation ne peut être introduite contre certaines personnes listées par la convention, dont les préposés du propriétaire, les affrêteurs, les pilotes, les

<sup>1</sup> LLMC : limitation of liability for maritime claims

<sup>2</sup> Civil Liability Convention

assistants ou les membres de l'équipage (disposition dite de « canalisation » de la responsabilité). La France est Partie à cette convention qui est en vigueur ;

3° *La convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL<sup>3</sup>)*. Complémentaire de la précédente, cette convention crée un deuxième niveau d'indemnisation, pour les dommages couverts par la convention CLC précitée. Ce deuxième niveau est assuré par un fond alimenté par des contributions des entreprises importatrices d'hydrocarbures. Un troisième niveau, optionnel, a été introduit par un protocole de 2003. La France est Partie à l'ensemble de ce dispositif, qui est en vigueur ;

4° *La convention de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS<sup>4</sup>)*. Cette convention met en place un système similaire au dispositif CLC/FIPOL, pour couvrir les dommages de pollution causés par les substances chimiques transportées par des navires. Elle ne comporte pas de troisième niveau ; elle n'est pas encore en vigueur mais en cours de modification, compte tenu des difficultés posées par sa mise en œuvre : l'OMI devrait convoquer début 2010 une conférence diplomatique aux fins d'adopter un protocole HNS, pour lequel le comité juridique de l'OMI a donné son accord ;

5° *La convention sur les dommages dus aux hydrocarbures de soute*, objet du présent projet de loi ;

6° *La convention internationale sur l'enlèvement des épaves (Nairobi 2007)* : son objectif est de renforcer la sécurité de la navigation en permettant de signaler ou d'enlever les épaves dangereuses pour la navigation maritime et/ou le milieu marin. En particulier, elle prévoit une obligation d'assurance, élément essentiel de la convention.

Une note ci-jointe détaille le dispositif complet des conventions liées à la responsabilité civile (annexe 1).

### **Articulation du projet de loi avec le droit européen en vigueur**

Une décision du Conseil du 19 septembre 2002 a autorisé les États membres à signer et à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, la convention « Hydrocarbures de soute ».

Le droit européen énonce une obligation d'assurance de responsabilité civile des propriétaires de navires dans la directive 2009/20, qui devra être transposée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012. La directive 2009/20 a un champ plus large que la convention « Hydrocarbures de soute », en ce qu'elle ne se limite pas à un type particulier de dommage, à savoir les pollutions par hydrocarbures de soute. En revanche, la directive 2009/20 ne comporte pas de régime spécifique de responsabilité. Les certificats attestant de l'assurance y sont délivrés par l'assureur, non par un Etat, contrairement à la convention.

Les navires doivent, pour être en mesure de faire escale dans les ports des Etats parties, posséder des certificats conformes à la convention, délivrés par un Etats parties. Ces certificats ne pourront être les certificats détenus au titre de la directive 2009/20.

<sup>3</sup> Fonds d'Indemnisation des POLLutions

<sup>4</sup> Hazardous and Noxious Substances

### **Impact sur l'ordre juridique interne et état d'application du droit sur le territoire national;**

Il n'y a pas actuellement dans le droit national d'obligation d'assurance des propriétaires de navires, en dehors celle établie sur la base de la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de cargaison (et en attendant la transposition de la directive 2009/20). La ratification de la convention «Hydrocarbures de soute» ajoutera une nouvelle obligation d'assurance des propriétaires de navires.

La responsabilité civile des propriétaires de navires pour les pollutions par hydrocarbures de soute est actuellement déterminée sur la base du droit commun. Ce régime de droit commun se verra substituer dans le domaine de la convention un régime spécifique de responsabilité (responsabilité sans faute comportant quelques cas d'exonération).

Les propriétaires de navires bénéficient actuellement d'une limitation de responsabilité dans le cadre de la convention de 1976 sur les créances maritimes (LLMC), telle qu'amendée par son protocole de 1996. La convention «Hydrocarbures de soute» n'affecte pas l'application de la LLMC.

#### **Textes d'application nécessaires**

Il sera nécessaire d'adopter des dispositions législatives, pour établir l'obligation d'assurance et sa sanction, ainsi que la responsabilité sans faute du propriétaire de navires. Ce régime particulier de responsabilité pourrait être appliqué directement à partir de la convention, une fois celle-ci ratifiée, mais par souci de lisibilité du droit, il semble souhaitable de l'intégrer dans le futur code des transports.

Il serait judicieux d'adopter ces dispositions conjointement aux mesures de transposition de la directive 2009/20, étant donné la proximité d'objet des deux instruments.

Une note circulaire devra par ailleurs donner aux directions départementales des affaires maritimes les instructions relatives à la délivrance des certificats.

Aucune mesure transitoire n'est nécessaire.

#### **Les conditions d'application des dispositions envisagées dans les collectivités régies par les articles 73 et 74 de la Constitution, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises,**

Les dispositions de la convention « Hydrocarbures de soute » s'appliqueront dans les collectivités régies par les articles 73 et 74 de la Constitution, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises. Il n'est pas prévu de déposer des réserves quant à l'application de la convention dans ces territoires. Les règles propres au pavillon français qui intéressent la sécurité ou la responsabilité sont appliquées quel que soit le registre d'immatriculation du navire.

## **Evaluation des conséquences financières, économiques, sociales et environnementales**

### *1) conséquences financières*

La convention vise à garantir et faciliter l'indemnisation des victimes de pollution par hydrocarbures de soute en établissant un régime de responsabilité sans faute assorti d'une obligation de garantie financière avec recours direct contre l'assureur. Les bénéfices effectifs de la convention sont aléatoires, puisqu'ils sont liés à la survenance éventuelle de déversements accidentels d'hydrocarbure de soute. La France n'a pas connu de sinistre majeur qui leurs soit attribuable, mais aucune prévision n'est possible à cet égard.

Le bénéfice de la convention est par ailleurs relativisé par le fait que les armateurs sont déjà assurés pour la plupart. La convention permettra néanmoins d'interdire à des opérateurs douteux d'exploiter des navires non assurés.

### *2) conséquences économiques*

Les armateurs français sont pour leur part d'ores et déjà assurés dans des conditions qui répondent aux exigences de la convention. L'application de la convention pour les opérateurs n'entraîne donc pas de coûts supplémentaires à leur endroit, en dehors du coût administratif que représente la demande du certificat.

### *3) conséquences sociales*

La convention n'a pas de conséquences sociales.

### *4) conséquences environnementales*

La convention favorise le financement de mesures de remise en état de l'environnement. Sa définition du dommage par pollution couvre en effet les mesures raisonnables de remise en état de l'environnement.

## **Evaluation des conséquences des dispositions envisagées sur l'emploi public ;**

Les charges liées à l'application de la convention sont de trois ordres :

- délivrance des certificats de garantie financière aux navires sous pavillon français,
- délivrance éventuelle de certificats à des navires battant le pavillon d'un Etat non partie à la convention,
- contrôle de la possession de ces certificats par les navires visitant les ports français.

### *1) délivrance des certificats de garantie financière aux navires sous pavillon français*

L'application de la convention entraînera la délivrance de certificats de garantie financière aux navires français par l'administration des affaires maritimes. Le nombre des navires français concernés (navires de mer d'une jauge brute supérieure à 1000) est d'environ 270.

Le temps de travail impliqué par la délivrance de chaque certificat est réduit. En effet, un groupe restreint de mutuelles d'armateurs (au nombre de 13), assure plus de 90 % de la flotte mondiale. Les armateurs au commerce français assurent leurs navires auprès de ces mutuelles. Les contrats de ces mutuelles sont standardisés et répondent aux exigences de la convention. Ces mutuelles tiennent accessibles des bases de données permettant de vérifier qu'elles assurent effectivement les navires se réclamant de leur couverture. La vérification impliquée par la délivrance d'un certificat est donc relativement aisée. Le temps de travail ne devrait pas excéder 2 heures pour un certificat. Le temps de travail total nécessaire à la délivrance des certificats ne devrait donc pas dépasser en toute hypothèse l'équivalent d'un emploi à mi temps au plan national.

2) *délivrance de certificats à des navires battant le pavillon d'un Etat non partie à la convention*, La délivrance de certificats par des Etats Parties à des navires d'Etats non Parties est une possibilité offerte par la convention. Les armateurs de navires sous pavillon français recourent eux-mêmes à cette possibilité tant que la France n'a pas effectivement ratifié la convention.

Il est difficile d'apprécier le nombre de certificats qui pourront être demandés à ce titre. Dans les temps proches de l'entrée en vigueur de la convention, le potentiel de telles demandes est élevé, car le nombre des Etats non Parties excède celui des Etats parties. Cette situation devrait se normaliser progressivement. Quoiqu'il en soit, la délivrance de tels certificats est une pure faculté, exercée à titre gracieux. Il ne sera pas fait droit à de telles demandes si la couverture à certifier n'est pas manifestement conforme ou si la charge de travail que représentent ces demandes est incompatible avec les nécessités du service.

3) *contrôle de la possession des certificats par les navires visitant les ports français*.

Selon les termes de la convention, les Etats Parties ne doivent admettre dans leurs ports que les navires disposant d'une garantie financière conforme aux exigences de la convention. Ceci entraîne la vérification de la présence à bord de ces certificats, dans le cadre du contrôle de l'Etat du port. Il s'agit d'un contrôle documentaire, relativement simple. Les navires devant faire l'objet d'un contrôle au titre du contrôle de l'état du port sont déterminés d'après la directive 2009/17.

### **Historique des négociations**

La limitation de responsabilité des opérateurs est un principe traditionnel en droit maritime où il n'existe pas, sauf pour certains risques, d'obligation d'assurance. La Convention du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (dite convention LLMC, *Limitation of Liability for Maritime Claims*) modifiée par le protocole de 1996 est l'instrument de référence pour le règlement des créances pour le transport maritime.

Les Etats membres de l'organisation maritime internationale (OMI) se sont mis d'accord pour compléter ce dispositif.

Réunie à Londres du 19 au 23 mars 2001, une conférence diplomatique convoquée par l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus aux hydrocarbures de soute.

### **Etat des ratifications**

La convention est entrée en vigueur le 21 novembre 2008, un an après l'adhésion de dix-huit Etats dont cinq Etats ayant chacun des navires dont la jauge brute totale n'est pas inférieure à 1 million. Au 21 novembre 2008, trente-trois Etats l'avaient déjà ratifié dont dix-huit Etats communautaires (Allemagne, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, Grèce, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pologne, Royaume-Uni, Slovénie).



Ont également adhéré à la convention, depuis son entrée en vigueur, à la date du 20 février 2009 : Antigua, Bahamas, Chine, Iles Cook, Jamaïque, Libéria, Malaisie, Iles Marshall, Norvège, Macao, Saint-Vincent, Samoa, Sierra Leone, Singapour, Salomon, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

Deux autres Etats membres (Italie, Pays-Bas) ont indiqué que leur processus de ratification était en cours.

**Déclarations (conformément à la décision du Conseil 2002/762/CE  
du 19 septembre 2002)**

*La France déclare que les décisions portant sur des matières couvertes par la convention, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal d'un Etat membre de la Communauté européenne autre que la France et le Danemark sont reconnues et exécutées en France conformément à la réglementation communautaire interne pertinente en la matière.*

## ANNEXE 1

### *TRANSPORT MARITIME*

#### RESPONSABILITE CIVILE ET REGIMES SPECIAUX

Droit applicable, accords internationaux et perspectives

#### **1. Introduction: la «fortune de mer», fondement de la limitation de la responsabilité civile du propriétaire d'un navire**

Quel que soit le pays considéré, la responsabilité du propriétaire d'un navire du fait des dommages entraînés par la perte ou l'avarie de ce navire est une **responsabilité limitée**. Cette spécificité s'est fondée sur le caractère périlleux de ce qui a été longtemps qualifié en droit « d'aventure maritime ».

Cette limitation de la responsabilité civile est aujourd'hui encadrée par des conventions internationales : en cas de sinistre le propriétaire d'un navire doit pour la faire jouer, constituer un fonds de limitation.

Le déplacement du navire (la jauge sera l'unité utilisée) qui est la cause du dommage déterminera le montant maximal de l'indemnisation qui pourra être opérée par ce fonds.

La « fortune de mer » isole ainsi chaque navire du reste du patrimoine de l'armateur. C'est un principe fondamental de l'exploitation des navires de commerce, quels qu'aient pu être, dans le cadre d'accords internationaux le développement d'une responsabilité sans faute du propriétaire, le recours à l'assurance et l'extension progressive du montant maximal de responsabilité pouvant être mis en jeu.

L'assurance du transporteur maritime pour sa responsabilité civile n'est jamais obligatoire sauf si une convention le prévoit expressément ; c'est aujourd'hui le cas pour le seul transport d'hydrocarbures. L'obligation d'assurance est prévue pour se couvrir contre les pollutions par marchandises dangereuses (convention HNS), les soutes (convention Bunker) ou les dommages aux passagers (convention d'Athènes) mais ces conventions ne sont pas encore en vigueur.

#### **2. Responsabilité civile au titre des dommages causés par des navires**

La matière est régie par des conventions internationales (Organisation maritime internationale/OMI). On distingue deux situations :

##### **A Le droit commun (convention de 1976 dite LLMC [Limitation of Liability for Maritime Claims] et son protocole du 2 mai 1996)**

Le droit commun est posé par la convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et son protocole de 1996. Il s'applique à tous les types de navires et de cargaisons à l'exception de ceux couverts par des conventions internationales concernant spécifiquement certains types de dommages causés par certains types de cargaisons ou de navires.

La convention LLMC organise un système de limitation de responsabilité selon les principes suivants : la responsabilité maximale financière du propriétaire ou de l'exploitant du navire est limitée en fonction de la jauge du navire et du type de dommage occasionné ou, pour les passagers, en fonction du nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter. Deux plafonds de responsabilité calculés en fonction de la jauge s'appliquent respectivement aux dommages causés aux personnes autres que les passagers et aux dommages occasionnés aux biens, de la manière suivante :

	<b>Atteintes aux personnes</b>	<i>Autres créances</i>
<b>De 0 à 2 000 tjb</b>	2 millions DTS <sup>5</sup>	1 million DTS
<b>De 2 001 à 3 000 t</b>	800 DTS / tjb	400 DTS / tjb
<b>De 30 001 à 70 000 tjb</b>	600 DTS / tjb	300 DTS / tjb
<b>&gt; à 70 000 tjb</b>	400 DTS / tjb	200 DTS /tjb

(chiffres protocole 1996)

Nota: s'agissant de navires dont la jauge brute n'est pas supérieure à 2 000 tonneaux, la responsabilité est limitée à 2 millions de DTS en cas de décès ou de lésions corporelles (autres personnes que le passager), et à 1 million de DTS pour d'autres créances. La responsabilité augmente ensuite en fonction de la jauge.

La limitation de responsabilité pour les passagers est calculée en multipliant le nombre de passagers autorisé à bord du navire par 175 000 DTS (chiffre 1996) – la convention LLMC permettant néanmoins aux Etats de fixer une limite plus élevée.

Le fonds de limitation constitué par l'armateur sert à régler toutes les créances résultant de la responsabilité civile liée au sinistre (réserve faite du cas où la limitation ne joue pas « *s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* »).

**La France a adhéré (2007) au protocole de 1996 qui relève sensiblement les plafonds d'indemnisation.** Au 31 mars 2008, 28 Etats dont 14 Etats communautaires ont ratifié le protocole de 1996 entré en vigueur le 13 mai 2004.

## **B Les régimes spécifiques**

1. Le transport maritime d'hydrocarbures (conventions de 1992 sur la responsabilité et sur la création d'un fonds / système CLC -FIPOL)

### **- Descriptif du régime:**

Pour ce qui concerne les dommages liés au transport maritime d'hydrocarbures, la France est partie à la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dite CLC (*convention on liability of the carrier*) à laquelle s'ajoute la convention de 1992 établissant le FIPOL (fonds d'indemnisation des pollutions marines alimenté par les industriels du pétrole). Le régime de 1992 remplace le régime de CLC 69 et le fonds de 1971.

---

**1 DTS équivaut à 1,62102 \$ au 02/05/2008**

Le régime des conventions CLC-FIPOL se caractérise par la souscription obligatoire d'une assurance pour les transports de plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures et la responsabilité objective (sans faute) du propriétaire du navire causant la pollution.

Les plafonds d'indemnisation par le FIPOL ont été majorés à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2003

**La France a en outre adhéré au protocole du 16 mai 2003 instituant un fonds complémentaire (dit FIPOL II)** qui marque une amélioration sensible du dispositif d'indemnisation des préjudices subis au titre des marées noires puisqu'il ouvre la possibilité d'indemniser les victimes pour un montant maximum et global de 750 millions de DTS. Au 31 mars 2008, 22 Etats avaient ratifié ce Protocole. L'adhésion à ce fonds complémentaire est facultative.

<b>Régime de 1992 applicable aux sinistres, survenant à partir du 1er novembre 2003</b>			
	<b>DTS</b>	<b>Euros</b>	<b>US\$</b>
<b>Propriétaire du navire</b>			
Navire ayant une jauge égale ou inférieure à 5 000 tonneaux	4,5 millions	5,5 millions	6,7 millions
Navire dont la jauge brute est comprise entre 5 000 et 140 000 tonneaux	4,5 millions plus 631 pour chaque tonneau supplémentaire	5,5 millions plus 777 pour chaque tonneau supplémentaire	6,7 millions plus 938 pour chaque tonneau supplémentaire
Navire d'une jauge brute supérieure à 140 000 tonneaux	89,8 millions	110,6 millions	133,5 millions
<b>Fonds de 1992</b>			
Montant maximal (y compris la part du propriétaire du navire)	203 millions	250 millions	302 millions
<b>Fonds complémentaire dit FIPOL II</b>			
Montant maximal (y compris la part du propriétaire du navire)	750 millions	804 millions	1 145 millions

L'indemnisation d'un sinistre peut donc désormais intervenir à hauteur de 89,8 millions de DTS à la charge du propriétaire du navire en vertu de la convention de 1992, relayée dans la limite d'un plafond de 203 millions de DTS sur le fonds de 1992 et pouvant être ensuite complétée par le fonds complémentaire dans la limite d'un plafond à 750 millions de DTS.

**- L'évolution du système CLC - FIPOL: la tentative avortée de 2005 pour la révision des conventions de 1992 (rappel du contexte)**

La constitution d'un groupe de travail par l'Assemblée du FIPOL en 2004 n'a pas permis d'avancer sur la question de la réforme du système CLC/FIPOL. Les discussions ont montré une division entre Etats. Le principe d'une révision est principalement soutenu par les Etats qui ont eu à souffrir de pollutions majeures, ceux dont l'économie est très dépendante du tourisme ou de la pêche et ceux dont le littoral est exposé à la menace représentée par un trafic de passage important.

Fragilisé dans le contexte des discussions très dures qui ont lieu sur cette question de la révision des conventions, l'International Group of P&I Clubs (un groupe de 13 assureurs mutualistes des propriétaires de navires qui fournissent l'assurance en responsabilité civile pour environ 98 % du tonnage mondial de navires-citernes) a réagi afin de conforter le système actuel avec l'initiative suivante: de manière à corriger le déséquilibre provoqué par la création du Fonds complémentaire, financé par l'industrie pétrolière sans hausse de la limite de responsabilité du transporteur, les P&I ont mis en place un dispositif d'indemnisation volontaire établi par deux accords, à savoir l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) et l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006). Ces deux accords, entrés en vigueur le 20 février 2006, sont juridiquement contraignants.

En vertu de l'accord STOPIA 2006, le montant maximum de limitation de responsabilité est porté, à titre volontaire, à 20 millions de DTS (22 millions d'euros) pour les navires-citernes d'une jauge brute égale ou inférieure à 29 548 tonneaux ayant causé des dommages dans les Etats membres du Fonds de 1992. En vertu de TOPIA 2006, le Fonds complémentaire est en droit de recevoir du propriétaire du navire le remboursement de 50 % des indemnités qu'il aura versées aux demandeurs si le sinistre met en cause un navire relevant dudit accord.

Si un certain nombre de délégations se sont félicitées de l'initiative prise par l'IG P&I pour mettre en place sur une base volontaire le mécanisme STOPIA/TOPIA à titre de mesure intérimaire, elles ont insisté sur la nécessité d'une révision limitée des Conventions pour remédier à ce déséquilibre financier et pour assurer l'application uniforme des conventions. Un nombre quasiment égal de délégations se sont opposées à toute révision des Conventions en faisant valoir que les mécanismes mis en place sur une base volontaire avaient réglé de manière efficace le déséquilibre dans le partage de la charge financière en évitant les retards qui résulteraient d'une révision et de son entrée en vigueur.

Finalement, pour compenser l'échec de la révision des conventions, un groupe de travail sur les assurances/qualité du navire a été mis en place. Il a pour objet d'étudier les mesures non techniques (principalement dans le domaine de l'assurance) et destinées à améliorer la qualité des navires. L'expérience montre l'échec de ce groupe de travail.

## **2. Le cas des hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages par hydrocarbures de soute (dite "Hydrocarbures de soute" ou « Bunker »))**

### ***Objectifs de la convention :***

La convention de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages par hydrocarbures de soute (*international convention on civil liability for bunker oil pollution damage*) dite convention « Bunkers » vise la réparation des dommages occasionnés par les hydrocarbures de soute qui sont destinés à l'exploitation et à la propulsion du navire ainsi que les résidus de ces hydrocarbures.

Cette convention pose une responsabilité objective du propriétaire du navire, la responsabilité étant limitée à hauteur des plafonds de la convention LLMC. L'assurance, ou une garantie financière équivalente, est obligatoire pour les navires d'une jauge brute supérieure à 1000 tjb.

*Il est important de noter que la convention est entrée en vigueur le 21 novembre 2008, un an après l'adhésion de 18 Etats dont 5 Etats ayant chacun des navires dont la jauge brute totale n'est pas inférieure à 1 million. Au 21 novembre 2008, 33 Etats l'avaient déjà ratifié dont 18 Etats communautaires (Allemagne, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, Grèce, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pologne, Royaume-Uni, Slovénie). 2 autres Etats membres (Italie, Pays-Bas) ont indiqué que leur processus de ratification était en cours.*

**3. Le transport de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) dite HNS**

***Objectifs de la convention :***

La convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) dite Convention HNS selon le sigle anglais (*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*), adoptée le 3 mai 1996, met en place un régime spécifique de responsabilité et d'indemnisation des dommages résultant du transport de substances nocives et potentiellement dangereuses.

Ce régime est largement inspiré de la convention CLC 1992. Les articles 7 à 12 de la convention prévoient en premier niveau d'indemnisation une responsabilité objective mais limitée du propriétaire du navire et la souscription obligatoire d'une assurance. Un second niveau d'indemnisation est assuré par un fonds spécial composé de quatre comptes : trois comptes séparés pour les hydrocarbures en vrac, les gaz naturels liquéfiés (GNL), les gaz de pétrole liquéfiés (GPL) et un compte général pour les matières solides en vrac et autres substances nocives et potentiellement dangereuses dont les matières en colis. HNS permettra de verser jusqu'à 250 millions de DTS à titre d'indemnisation aux victimes d'accidents mettant en cause des substances HNS.

Ce fonds sera financé par les contributions versées par les réceptionnaires des substances HNS au prorata des quantités reçues dans les ports des pays parties à la Convention. A titre d'exemple, toute entreprise réceptionnaire, dans l'année civile, de plus de 20 000 tonnes de GPL, donnera lieu à contribution au compte GPL. Ces contributions ne sont effectivement versées que lorsque le fonds doit effectuer des paiements.

En vertu de l'article 9 de la convention, la responsabilité du propriétaire est limitée en fonction de la jauge du navire impliqué, le maximum ne pouvant dépasser 100 millions de DTS :

<b>Responsabilité propriétaire</b>	
≤ 2 000 tjb	<b>10 millions DTS</b>
> 2 000 tjb (jusqu'à 50 000)	<b>1 500 DTS supplémentaires pour chaque unité tonnage</b>
> 50 000 tjb	<b>360 DTS dans la limite de 100 millions de DTS</b>
<b>Intervention Fonds HNS</b>	<b>Complément pouvant porter le niveau de l'indemnisation globale à 250 millions de DTS</b>

Nota: en dessous de 2000 tjb (tonneaux de jauge brute), le maximum s'élève à 10 millions de DTS. De 2001 à 50 000 tjb, on ajoute à la première limitation (soit 10 millions de DTS) 1500 DTS par tonneau supplémentaire puis, pour chaque tonneau au-dessus de 50 000 on rajoute 360 DTS supplémentaires dans la limite du maximum total de 100 M de DTS

***La convention n'est pas encore en vigueur :***

La convention HNS n'est pas encore en vigueur. Elle entrera en vigueur 18 mois après la ratification par 12 Etats y compris 4 Etats ayant chacun au moins 2 millions d'unités de jauge brute et si 40 millions de tonnes au moins de substances dangereuses du compte général ont été réceptionnées par ces Etats. Au 31 mars 2008, 10 Etats ont ratifié la Convention dont Chypre, Lituanie et la Slovénie pour l'Union européenne et la Russie pour ce qui concerne les gros contributeurs.

Le 18 novembre 2002 le Conseil a adopté la décision CE 2002/971 autorisant les Etats membres à ratifier la convention HNS. Cette décision précise que «les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour déposer leurs instruments de ratification de la convention HNS ou d'adhésion à celle-ci dans un délai raisonnable auprès du secrétaire général de l'OMI, si possible avant le 30 juin 2006».

***Le retard dans les ratifications est dû aux difficultés de mise en oeuvre de la convention. Un protocole modifiant la convention a été préparé au sein du FIPOL et soumis à l'approbation du Comité juridique de l'OMI.***

Le retard manifeste dans les ratifications de cette convention reposait sur la très forte complexité de l'instrument et les difficultés de mise en oeuvre pratique qu'il posait. Trois questions majeures étaient ainsi soulevées :

- une question fortement politique:la question des ratifications «de façade»

On sait que les Etats ayant déjà notifié, à l'exception d'un seul (la Slovénie), ne remplissent pas l'obligation de base de la convention : recenser et déclarer les quantités reçues. C'est d'autant plus préoccupant que l'OMI a indiqué (lettre informelle d'août 2007) qu'en qualité de dépositaire elle ne pouvait rien exiger de ces Etats. Le risque futur est donc celui d'une application non uniforme de la convention avec des contributions non équitables (concrètement un sinistre en Russie est indemnisé par les industriels français, britanniques,...).

- deux questions techniques:
- le cas du gaz naturel liquéfié (selon les contrats d'achat et de vente de GNL) ;
- l'identification et la comptabilisation des matières en colis.

La plupart des Etats communautaires avaient lancé leur processus de ratification mais aucun n'était capable d'expliquer la mise en oeuvre pratique sur ces deux points... La France, pour sa part, a signalé tôt qu'il y avait problème, qui ont trouvé un écho en 2007 en particulier. Lors d'une réunion informelle début 2007, le Royaume-Uni et le Canada, auparavant pilotes sur cette convention, ont nettement indiqué que l'on se trouvait à un moment critique pour la Convention et ont formulé l'alternative suivante : ou bien les Etats étaient en mesure de trouver dans de très brefs délais les solutions à des problèmes dont le règlement traîne depuis des années ou bien on devait considérer que la Convention, déjà très ancienne, n'était pas viable et ne pouvait être ratifiée en l'Etat. Un débat général a eu lieu au FIPOL d'octobre 2007 : il a été décidé de proposer un texte amendant la convention.

Un projet de texte, à la rédaction duquel la France a participé, a été présenté au FIPOL de juin 2008 puis au comité juridique de l'OMI de novembre 2008 dans la perspective d'une conférence diplomatique.

Le projet, qui va être soumis à l'adoption d'une conférence diplomatique de l'OMI prévue début 2010, apporte une solution aux trois questions précitées :

- ratification : il y aura un lien entre dépôt des rapports et indemnisation
- cas du GNL : le GNL devrait être aligné sur le pétrole
- cas des colis : l'indemnisation des victimes est conservé au même niveau mais le plafond d'indemnisation des armateurs est augmenté et le fonds est solidairement alimenté par les importateurs de produits en vrac (partage entre les deux à définir ultérieurement)

#### **4. Le transport de passagers (Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et son protocole de 2002)**

##### ***Objectifs de la convention :***

La convention d'Athènes vise la réparation des dommages subis par les passagers transportés à bord d'un navire de mer. Elle institue un régime de responsabilité pour le préjudice subi par ces passagers avec possibilité pour le transporteur de limiter sa responsabilité. La convention d'Athènes est entrée en vigueur en 1987. Un protocole de 2002 a augmenté le niveau de l'indemnisation mais celui-ci n'est pas entré en vigueur du fait de la question de la couverture du risque terroriste. La France n'avait pas ratifié la convention de 1974 qui n'apportait pas d'éléments essentiels au regard du système français.



***La proposition de règlement communautaire relative à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie fluviale en cas d'accident («Paquet législatif Erika 3») :***

Souhaitant apporter une réponse aux différences d'indemnisation des passagers en cas d'accidents en mer ou en fluvial entre Etats membres et dans le cadre d'une harmonisation entre les différents modes de transport, la Commission a proposé dans le «Paquet législatif Erika 3» une proposition de règlement sur l'indemnisation des passagers en cas d'accident maritime. Dans ce cadre, la Commission européenne souhaite donner plein effet à la convention d'Athènes de 2002. Le projet de règlement incorpore en droit communautaire le dispositif de cette convention applicable aux seuls voyages internationaux et l'étend au cabotage maritime national ainsi qu'à la navigation fluviale. S'y ajoutent des dispositions spécifiques (équipements pour handicapés, versement d'avances, ...).

La proposition a été adoptée par la Commission le 23 novembre 2005 dans le cadre du "Paquet législatif Erika". Lors de sa session plénière d'avril 2007, le Parlement européen a adopté sa position en première lecture sur le "Paquet législatif Erika" en approuvant le rapport de Paolo Costa (ALDE, Italie) et apportant son soutien à la proposition de la Commission.

La France partage la volonté de la Commission de renforcer les droits des passagers maritimes. Elle soutient le principe de la ratification de la convention d'Athènes qui rapproche le régime de responsabilité du transporteur maritime de passagers de ceux existants dans les autres modes de transport et prévoit une amélioration de l'indemnisation des victimes. Elle est donc favorable à la proposition d'un règlement communautaire. C'est un projet important pour la Communauté européenne vu l'importance des transports maritimes de passagers et leur développement. Cependant il s'agit d'un secteur très sensible qui connaît des difficultés économiques tandis que le transport maritime de fret profite de la croissance mondiale. Il convient donc d'être attentif sur l'impact économique du projet.

Un accord politique a eu lieu sur ce texte sous présidence portugaise sur la base des dispositions suivantes :

- exclure la navigation fluviale ;
- incorporer les lignes directrices de l'OMI sur la question du terrorisme dans le règlement ;
- l'extension au cabotage national limitée aux seules grandes lignes (type desserte de la Corse).

Il faudra entamer le processus de ratification de cette convention.

## **5. La convention internationale sur l'enlèvement des épaves (Nairobi 2007) - Wreck Removal Convention (WRC)**

L'objectif de la convention internationale sur l'enlèvement des épaves (cette notion étant très large dans la convention) est de renforcer la sécurité de la navigation en enlevant ou en signalant les épaves dangereuses pour la navigation maritime et/ou le milieu marin se trouvant dans la Zone Economique Exclusive (ZEE) de futurs Etats Parties. Cette obligation peut s'imposer à des épaves situées dans la mer territoriale de ceux des Etats qui opteraient pour une telle extension du champ d'application de la Convention (clause « opt-in »).

La convention crée la notion d'Etat « affecté » qui désigne l'Etat dont les intérêts sont le plus directement menacés par l'épave. Le capitaine et l'exploitant du navire doivent déclarer l'accident de mer et signaler l'existence de l'épave à l'Etat affecté. L'Etat affecté veille à ce que des mesures soient prises pour signaler l'épave. Sont prévus une série de critères pour déterminer s'il existe un danger. S'il y a danger, l'Etat affecté doit informer l'Etat d'immatriculation et son propriétaire qui doit enlever l'épave dans un délai raisonnable. Si aucune action n'est prise, l'Etat affecté peut procéder à l'enlèvement de l'épave aux frais du propriétaire.

La convention prévoit une obligation d'assurance pour le propriétaire du navire d'une jauge égale ou supérieure à 300 pour couvrir sa responsabilité à raison d'un montant équivalent à la limite de responsabilité correspondant à un montant calculé conformément à la convention LLMC.

Le projet de convention apporte une réponse claire et adaptée à cette question récurrente des épaves. En particulier elle prévoit une obligation d'assurance ou de garantie financière, élément essentiel de la convention.

WRC entrera en vigueur un an après que 10 Etats l'aient ratifiée.

**ANNEXE 2****COMPATIBILITE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001 SUR LA  
RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR  
LES HYDROCARBURES DE SOUTE,  
DITE CONVENTION « HYDROCARBURES DE SOUTE »,  
AVEC LE REGLEMENT (CE) N° 44/2001 DU CONSEIL DU 22 DECEMBRE 2000,  
DIT « REGLEMENT BRUXELLES I »**

Les articles 9 et 10 de la Convention « hydrocarbures de soute » ont le même objet que les articles 33 à 56 du règlement Bruxelles I. Ils visent en effet à régir la détermination de la compétence des tribunaux ainsi que la reconnaissance et l'exécution de leurs décisions dans le domaine d'application de la convention, lequel relève plus généralement de la matière civile délictuelle traitée dans le règlement 44/2001 «Bruxelles I».

Le régime des règles de conflit de juridictions, de reconnaissance et d'exécution des décisions en matière civile et commerciale instauré par ce règlement couvre tous les litiges portés, ou susceptibles d'être portés, devant une juridiction d'un Etat membre, et ce quelle que soit la nationalité ou le domicile des parties.

En adoptant cette norme communautaire, et selon la jurisprudence AETR<sup>6</sup> et l'avis dit « Lugano »<sup>7</sup>, la Communauté européenne a acquis les compétences externes correspondant aux domaines qu'elle couvre. Il en résulte que dès qu'un accord international prévoit des règles dans ces mêmes domaines, l'adhésion des Etats membres requiert la participation de la Communauté et son accord, qu'elle peut soumettre aux conditions et limites qu'elle détermine en vue de sauvegarder l'application du droit communautaire.

C'est à cette exigence que correspond la décision du Conseil 2002/762/CE du 19 septembre 2002. Cette décision relève dans son considérant 2 que la Convention affecte le règlement Bruxelles I en ce qui concerne les règles de compétence, de reconnaissance et d'exécution des décisions. Elle autorise les Etats membres à signer et ratifier la Convention dans l'intérêt de la Communauté et à y adhérer eux-mêmes, sous réserve que chacun fasse, au moment de signer, ratifier ou adhérer, une déclaration suivant laquelle les décisions portant sur les matières qu'elles couvrent, rendues par un tribunal d'un Etat membre de la Communauté, seront reconnues et exécutées dans tout autre Etat membre selon les dispositions prévues par la réglementation communautaire interne pertinente en la matière, en l'espèce, le règlement Bruxelles I.

Cette obligation de déconnexion imposée aux Etats membres ne souffre pas d'échappatoire, mais elle ne porte que sur les règles de reconnaissance et d'exécution, et non sur les règles de compétence.

---

<sup>6</sup> Arrêt du 31 mars 1971, Commission c. Conseil, 22/70, dit arrêt AETR

<sup>7</sup> Avis 1/03 du 7 février 2006

Il en résulte que quoique quelque peu différentes des règles de l'article 9 du règlement Bruxelles I, les règles de compétence déterminées par la Convention, dans les situations où celle-ci sera applicable, seront d'application y compris entre Etats membres de la Communauté.

En revanche, s'agissant de reconnaissance et d'exécution, les règles de la Convention ne seront applicables en France – comme dans d'autres Etats membres qui seront parties à cette Convention- qu'aux décisions émanant d'Etats parties non membres de la Communauté européenne. S'agissant de décisions rendues par la juridiction d'un Etat membre de la Communauté, elles seront reconnues et devront être déclarées exécutoires en France selon les conditions et procédures allégées prévues par le règlement Bruxelles I.

En conséquence, la France fera la déclaration suivante au moment d'adhérer à la convention « hydrocarbures de soute » :

***La France déclare que les décisions portant sur des matières couvertes par la convention, lorsqu'elles sont rendues par un tribunal d'un Etat membre de la Communauté européenne autre que la France et le Danemark sont reconnues et exécutées en France conformément à la réglementation communautaire interne pertinente en la matière.***