



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

convention sur le transport maritime de matières dangereuses

Question écrite n° 45502

Texte de la question

La conférence internationale de 1996 sur les substances nocives et la limitation de la responsabilité a approuvé la convention de Londres sur la responsabilité pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), dite convention HNS. Cette convention de Londres met en place un mécanisme d'indemnisation à la charge du propriétaire du navire transporteur, mais aussi à la charge des réceptionnaires des marchandises transportées, ce qui se révèle particulièrement intéressant si l'on considère le naufrage du pétrolier Erika et les conséquences désastreuses de la marée noire qui a suivi. En effet, la convention HNS vise avant tout les dommages causés à l'environnement et s'étend aux mesures de sauvegarde prises en faveur de l'environnement. Le fonds est alimenté par les contributions recueillies par les Etats auprès des réceptionnaires des marchandises nocives et potentiellement dangereuses à l'occasion de leur importation. Toutefois, il s'avère que la convention de Londres, ratifiée par la Grande-Bretagne, ne pourra s'exercer que lorsque douze Etats l'auront ratifiée. M. Pierre Hellier demande donc à Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement de bien vouloir lui préciser si la France, dont le littoral atlantique a subi de plein fouet ces derniers mois les conséquences d'un énième naufrage de pétrolier, entend rapidement ratifier cette convention afin que nous n'ayons plus, à l'avenir, à nous contenter d'un accord décevant entre l'Etat et la société pétrolière concernée par le naufrage, qui stipule que ladite société a une obligation de moyens dans la procédure de pompage des cuves du navire et de lutte contre la pollution et non une obligation de résultat. Les milliers de bénévoles qui oeuvrent quotidiennement sur les côtes souillées, les professionnels de la mer et du tourisme, les élus, les habitants des communes concernées et les milliers de touristes qui apprécient des plages et des falaises propres, seraient en effet ravis de constater que, par son engagement à ratifier la convention de Londres, la France montre sa farouche détermination à réellement responsabiliser les auteurs de telles catastrophes écologiques.

Texte de la réponse

La ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative à la ratification par la France de la convention de Londres sur la responsabilité pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), dite convention HNS. La convention HNS élargit aux autres substances qu'aux hydrocarbures le double système de responsabilité plafonnée et d'indemnisation des victimes déjà en vigueur pour les hydrocarbures, en application de la convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (1969/1992) et de celle portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL, 1971/1992). Le champ d'application de la convention, très large, couvre les marchandises transportées en vrac (gaz liquéfiés ou produits chimiques dangereux notamment) ou en clos (marchandises figurant au code maritime international des marchandises dangereuses). Toutefois, outre son champ d'application, ce qui distingue la convention HNS des deux conventions précitées, c'est qu'elle prévoit l'indemnisation des dommages environnementaux en tant que tels, en affirmant toutefois le caractère prioritaire des autres créances. La convention prévoit ainsi d'indemniser l'atteinte à l'environnement autre que pour le

manque-à-gagner en limitant cependant cette indemnisation au coût des « mesures raisonnables de remise en état » ainsi qu'au coût des mesures de sauvegarde et à tout dommage causé par ces mesures. La convention venant en complément des systèmes d'indemnisation existant pour des produits qui ne sont actuellement pas couverts par un tel régime, le Gouvernement a, au mois de novembre 2000, décidé d'engager la procédure d'adhésion de la France (depuis octobre 1997 la convention n'est plus ouverte à la procédure de signature sous réserve de ratification). Le naufrage du levoli Sun a en effet démontré l'urgence de créer un tel système pour les produits chimiques autres que les hydrocarbures. Cette adhésion aura pour effet de lier la France dès l'entrée en vigueur de la convention, soit aux termes de son article 46, dix-huit mois après que les conditions suivantes soient remplies : a) au moins douze Etats, y compris quatre Etats ayant chacun au moins 2 millions d'unités de jauge brute, ont exprimé leur consentement à être liés par elle, et b) le secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) a été informé quelles personnes qui, dans ces Etats, seraient tenues à contribution, en application des paragraphes 1 a et 1 c de l'article 18, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, une quantité totale d'au moins 40 millions de tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution au compte général. Comme le fait apparaître le libellé de cet article, la mise en oeuvre de la convention s'avère particulièrement complexe, d'où les réticences de nombreux pays à son égard. Seule la Fédération de Russie l'a en effet à ce jour ratifiée, le Canada, l'Allemagne, le Danemark, la Finlande, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède l'ont signée sans l'avoir encore ratifiée, les Etats-Unis et le Japon ont indiqué qu'ils n'avaient pas l'intention de la ratifier. La décision prise par le Gouvernement d'adhérer à cet instrument s'insère dans le processus des négociations engagées par la France, après les accidents de l'Erika et du levoli Sun, qui vise à accroître la sécurité maritime, améliorer l'indemnisation des victimes en cas d'accident et assurer une meilleure prise en charge de leurs responsabilités par les opérateurs du transport maritime. Mais cette décision n'est pas suffisante en elle-même. La France a donc décidé, parallèlement à l'adhésion, d'intégrer le groupe de travail de l'OMI (comité juridique) qui s'efforce d'aplanir les difficultés d'application que peut poser la convention, avec pour objectif une entrée en vigueur rapide, ainsi que de la faire évoluer pour remédier aux insuffisances constatées dans le fonctionnement du FIPOl lors du naufrage de l'Erika, en particulier, la déresponsabilisation des opérateurs que ce type de système implique. Au niveau communautaire plus particulièrement, la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement s'attachera à faire évoluer favorablement la position des autres Etats membres à l'égard de cette convention tout en prenant des initiatives en vue de l'élaboration d'un outil horizontal communautaire de responsabilité environnementale.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Hellier](#)

Circonscription : Sarthe (1^{re} circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 45502

Rubrique : Traités et conventions

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 avril 2000, page 2531

Réponse publiée le : 29 janvier 2001, page 569