

Annexe 1 : Bénéfices et implications de la ratification des conventions - Tableau d'aide à la décision

Nom de la convention	Bénéfices apportés par le fait d'être partie (obstacles résolus ; avantages sociaux, économiques, environnementaux, commerciaux, politiques...)	Obligations/responsabilités induites par le fait d'être partie à cette convention	Implications financières (est-ce que devenir partie à cette convention implique des coûts pour l'Etat partie ?)
<p>Conventions Hydrocarbures de Soute et LLMC</p>	<p>Ces conventions permettent de disposer, avec les conventions CLC et FIPOL, d'un arsenal juridique complet de régimes de responsabilité et d'indemnisation pour faire face aux dommages de pollution marine par hydrocarbures.</p> <p>Ces conventions fournissent un système clair, connu et éprouvé, mais aussi harmonisé et uniforme, que de nombreux pays utilisent.</p> <p>Ce système est plus favorable aux victimes en ce qu'il permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'éviter d'avoir à poursuivre en justice la partie responsable (avec toutes les lenteurs et incertitude que cela implique) et de prouver sa faute, grâce à la responsabilité objective, 	<p>Délivrer les certificats d'assurance pour les navires immatriculés dans l'Etat Partie, en s'assurant que les prescriptions de l'article 7.1 et 7.2 sont satisfaites (modèle de certificat joint en annexe à la Convention Hydrocarbures de soute)</p> <p>Pour les certificats délivrés par un autre Etat partie, vérifier les mentions et s'assurer de la date de validité.</p> <p>En cas de délégation à une institution ou organisme financier pour la délivrance des</p>	<p>Pas d'implications financières particulières</p>

	<p>- de bénéficier de la responsabilité conjointe et solidaire des parties mises en cause, le cas échéant, là encore sans prouver de faute,</p> <p>- de risquer qu'elle(s) soi(en)t insolvable(s), avec l'assurance obligatoire et l'action directe contre l'assureur.</p> <p>Avec la multiplication des très grands navires modernes, les pollutions en cas de fuite ou rejet à la mer des hydrocarbures de soute peuvent être catastrophiques et il est devenu nécessaire d'avoir un équivalent au régime Responsabilité/FIPOL. La Convention Soute reprend ainsi les principes de ce régime.</p> <p>La Convention Soute ne peut fonctionner seule et a besoin d'un autre texte pour fixer les limites de responsabilité.</p> <p>Le régime de limitation national n'est pas recommandé car plus long et compliqué à mettre en œuvre, utilisable uniquement sur le plan national. Les montants d'indemnisation seraient de toute façon limités, en ce qui concerne l'assurance obligatoire, aux montants maximums de la LLMC 1996.</p> <p>La LLMC 1996 est adaptée à la taille des navires modernes et ses montants peuvent être facilement revus grâce à la procédure simplifiée d'acceptation tacite (ce</p>	<p>certificats, notifier les conditions d'habilitation et de retrait au Secrétariat de l'OMI.</p> <p>S'assurer de leur assise financière (voir la Lettre Circulaire n° 3464 du 2 juillet 2014)</p> <p>S'assurer que tous les navires qui touchent un port, ou les installations au large dans la mer territoriale, ont bien à bord un certificat correct et en cours de validité.</p> <p>Désigner l'autorité compétente chargée de délivrer les certificats et/ou les contrôler.</p> <p>Désigner les tribunaux compétents, en fonction de votre organisation judiciaire interne, devant lesquels les actions en réparation peuvent être portées, et les fonds de limitation constitués.</p> <p>Prévoir dans les textes d'application les sanctions nécessaires.</p> <p>Vérifier s'il est souhaitable de prendre des réserves, comme la possibilité en est donnée par la Convention, notamment aux articles 6.3,</p>	
--	---	---	--

	<p>qui n'est pas possible avec la LLMC 1976 dont les montants d'indemnisation sont beaucoup plus bas).</p> <p>Il est fortement recommandé de ratifier directement la LLMC modifiée par le Protocole de 1996, si la LLMC 1976 n'était pas déjà ratifiée. Dans le cas contraire, il est important de dénoncer la LLMC 1976 afin d'éviter d'être lié par deux régimes et deux séries de limitations de responsabilité différents</p>	8, 10, 11, 15, 15.3bis, 18 de la Convention LLMC 1996.	
MARPOL	<p>La convention OPRC, dans ses dispositions juridiquement contraignantes, se réfère à la convention MARPOL.</p> <p>La convention MARPOL fourni la base juridique aux Etats partis pour :</p> <p>a) faire respecter par les navires battant pavillon national et les navires battant pavillon d'un Etat tier ainsi que par les plates formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation du pétrole et du gaz dans les zones maritimes relevant de leur juridiction les dispositions (applicables) de la convention MARPOL notamment concernant :</p> <p>Les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures ;</p> <p>Le plan d'urgence de bord ;</p> <p>L'obligation de notification sans retard et de faire rapport sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le</p>	<p>a) Transposer les dispositions de la convention dans l'ordre juridique interne.</p> <p>b) Adoption de lois spécifiques réprimant les infractions à la convention</p> <p>c) Délivrer des certificats et inspecter les navires battant le pavillon national et inspecter et contrôler les navires des Etats tiers en tant qu'Etat du port et Etat côtier.</p> <p>c) Définition claire et attribution des responsabilités concernant : la mise en œuvre, le contrôle, la police et les sanctions</p>	<p>Pas d'implication financière directe, mais certaines dispositions de la Convention sous-entendent les coûts indirects suivants :</p> <p>- Mise en place de moyens humains et matériels pour réglementer, administrer et faire appliquer la Convention.</p> <p>- Personnel des services juridiques et administratifs en</p>

	<p>rejet d'hydrocarbures (ou autres substances nuisibles) ; et</p> <p>b) sanctionner les infractions aux dispositions de la convention soit par la législation de l'autorité dont dépend le navire ou la plate-forme soit par la législation de la Partie dans la juridiction de laquelle l'infraction a été commise.</p>	<p>d) Désigner l'organisme compétent pour recevoir et analyser les rapports sur les événements.</p>	<p>nombre suffisants et formés</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspecteurs du contrôle par l'Etat du port en nombre suffisant et formé. - Moyens pour exercer la surveillance, l'observation et la détection des rejets et déversements
OPRC 90	<p>La convention OPRC fournit les éléments pour la mise en place de systèmes nationaux et régionaux efficaces de préparation à la lutte et de lutte et elle souligne le rôle primordial que les industries pétrolière et maritime ont à cet égard.</p> <p>Elle fixe les bases et les arrangements pour une assistance internationale en cas d'événement grave de pollution et encourage la coopération bilatérale et régionale</p> <p>Elle (les Parties) charge l'OMI sous réserve de son accord et de la disponibilité de ressources de :</p> <p>Fournir une assistance pour aider à identifier les sources de financement provisoire des frais assistance ;</p>	<p>Des textes législatifs et réglementaires (décrets d'attribution) doivent fixer les attributions et désigner les autorités nationales compétentes chargées de la préparation à la lutte et celles chargées de la lutte contre les événements de pollution.</p> <p>Des textes réglementaires (décrets, arrêtés...) portant organisation des pouvoirs publics doivent organiser la coopération et assurer la coordination de l'ensemble des administrations et organismes qui doivent contribuer au développement et au maintien du dispositif de préparation à la lutte et de lutte.</p> <p>Des textes législatifs et réglementaires en vue d'exiger des exploitants d'unités au large et des</p>	<p>Pas d'implication financière directe, mais certaines dispositions de la Convention sous-entendent les coûts indirects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Disposer de moyens humains et matériel - Personnels formés, programmes de formation et exercices. - Moyens de communication,

	<p>Promouvoir la formation en matière de préparation à la lutte ;</p> <p>Fournir des conseils et une assistance technique aux Etats mettant en place une capacité nationale ou régionale de préparation à la lutte et de lutte contre les événements de pollution</p>	<p>exploitants en charge des ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures relevant de la juridiction nationale d'avoir des plans d'urgence coordonné avec le système national et approuvés conformément aux procédures prévues par l'autorité nationale compétente</p> <p>Arrangements avec les industries pétrolières et maritimes, les autorités portuaires et les autres entités pour mobiliser les ressources nécessaires et coordonner les opérations de lutte</p>	<p>minimum de moyens d'intervention en mer (optimiser les moyens existant/ action de l'Etat en mer).</p> <p>- Quantité minimal de matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures</p>
Convention de 1992 sur la responsabilité civile	<p>Elle régit la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes. Elle pose le principe de leur responsabilité objective et instaure un système d'assurance-responsabilité obligatoire. Le propriétaire d'un navire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est fonction de la jauge de son navire.</p>	<p>Nécessité d'en assurer sa mise en œuvre dans l'ordre juridique interne afin que ses dispositions soient pleinement applicables en cas de dommage par pollution sur le territoire de l'Etat partie affecté</p>	
	<p><u>Application territoriale</u> : Cette convention vise les dommages par pollution subis sur le territoire, dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive (ZEE)</p>	<p>Ces dispositions protègent l'Etat côtier qui pourrait subir une pollution par un navire naviguant au large de ses côtes en plus de ceux</p>	

	<p>ou zone équivalente d'un État partie à la Convention. L'État du pavillon du navire-citerne et la nationalité de son propriétaire n'entrent pas en ligne de compte lorsqu'il s'agit de déterminer si la Convention sur la responsabilité civile s'applique.</p>	<p>ayant des relations commerciales sur son territoire</p>	
	<p><u>Types de dommage couverts</u> : L'expression 'dommage par pollution' est définie comme le préjudice ou le dommage causé par une contamination. Les indemnités versées au titre des dommages à l'environnement (autres que le manque à gagner dû à l'altération de l'environnement) sont limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement contaminé qui ont été effectivement prises ou qui le seront.</p> <p>La notion de dommage par pollution englobe les dépenses encourues au titre des mesures de sauvegarde sont recouvrables même si aucun déversement d'hydrocarbures n'est survenu, à condition qu'il y ait une menace grave et imminente de dommages par pollution.</p>		
	<p><u>Définition du navire</u> : Elle vise les déversements d'hydrocarbures en tant que cargaison ou d'hydrocarbures de soute émanant de bâtiments de mer construits ou adaptés pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et</p>		

	<p>s'applique donc à la fois aux navires-citernes en charge et, dans certaines circonstances, aux navires-citernes à l'état lège (mais pas aux navires à cargaisons sèches).</p>		
	<p><u>Responsabilité du propriétaire de navire</u> : Le propriétaire d'un navire-citerne a une responsabilité objective (c'est-à-dire qu'il est responsable même en l'absence de toute faute) des dommages par pollution causés par des hydrocarbures que son navire a déversés à la suite d'un accident. Le propriétaire du navire n'est dégagé de sa responsabilité que s'il prouve que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le dommage résulte d'un acte de guerre ou d'une catastrophe naturelle grave; ou b) le dommage résulte en totalité d'un acte de sabotage commis par un tiers; ou c) le dommage résulte en totalité de la négligence des autorités publiques chargées de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation. 		
	<p><u>Limitation de la responsabilité</u> : Le propriétaire d'un navire est habilité, sous certaines conditions, à limiter sa responsabilité, avec un maximum fixé à DTS 89.7 million (~USD 124,9 millions) pour un navire dont la jauge brute dépasse 140 000 unités</p>	<p>Les limites des Conventions sur la responsabilité sont susceptibles d'être modifiées par décision de l'ensemble des Etats parties. Il est important de maintenir une veille juridique pour garantir l'application en droit interne des limites les plus récentes</p>	
	<p><u>Obligation d'assurance</u> : Le propriétaire d'un navire-citerne transportant une cargaison de plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants est tenu de souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité. Un certificat attestant que cette assurance a été souscrite</p>	<p>Importance pour les Etats de s'assurer de l'assise financière des compagnies fournissant ces garanties financières, pour l'ensemble des navires où qu'ils soient immatriculés.</p>	

	<p>doit se trouver à bord. Il est également exigé des navires battant le pavillon d'un État qui n'est pas partie à la Convention lorsque ces navires touchent ou quittent un port ou une installation terminale d'un État partie à cette convention.</p>	<p>Référence à la Lettre Circulaire 3464 de l'OMI (2 juillet 2014) « Directives concernant la reconnaissance des compagnies d'assurance, des fournisseurs de garantie financière et des P&I Clubs ».</p>	
	<p><u>Canalisation de la responsabilité</u> : Les demandes d'indemnisation ne peuvent être formées que contre la personne au nom de laquelle est immatriculé le navire-citerne en cause.</p> <p>Ceci n'empêche pas les victimes de chercher à se faire indemniser en dehors de cette convention par des personnes autres que le propriétaire et le propriétaire a le droit d'introduire des actions en recours contre des tiers en vertu de la législation nationale.</p>	<p>Importance de bien séparer en droit interne les actions en responsabilité civile dans le cadre de la Convention CLC des autres actions en responsabilité (civile ou pénale) menées en dehors de ce cadre conventionnel.</p>	
	<p><u>Tribunaux compétents</u> : Les actions en réparation contre le propriétaire du navire et son assureur peuvent seulement être introduites devant les tribunaux de l'État partie à la Convention dans lequel le dommage est survenu.</p>	<p>Nécessité d'identifier les tribunaux compétents pour traiter de ces questions.</p>	
	<p>Cette Convention, qui complète la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, établit un régime d'indemnisation des victimes qui entre en jeu lorsque</p>		

<p>Convention de 1992 portant création du Fonds</p>	<p>l'indemnisation prévue aux termes de la Convention sur la responsabilité civile applicable est insuffisante. Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL ou Fonds de 1992) a été créé en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds.</p>		
	<p><u>Le FIPOL</u> : Le Fonds de 1992 (FIPOL) est une organisation intergouvernementale mondiale qui a été établie pour administrer le régime d'indemnisation institué par la Convention de 1992 portant création du Fonds. En devenant partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, un État devient membre du FIPOL. Le siège du FIPOL se trouve à Londres.</p>	<p>La participation de chaque Etat Membre du FIPOL aux réunions des organes directeurs de l'organisation est nécessaire pour en assurer son bon fonctionnement et participer aux orientations et décisions du FIPOL.</p>	<p>Art 31.1 de la Convention :</p> <p>Chaque État Partie à la Convention prend à sa charge les rémunérations, frais de déplacement et autres dépenses de sa délégation à l'Assemblée et de ses représentants dans les organes subsidiaires.</p>
	<p><u>Relation avec d'autres Conventions</u> : Pour être partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, un État doit également devenir partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.</p>	<p>S'assurer de l'adhésion à la Convention CLC 1992 en priorité suivi de la Convention FIPOL 1992.</p> <p>S'assurer également de dénoncer la Convention CLC 1969 si toujours en vigueur en droit interne.</p>	
	<p><u>Champ d'application</u> :</p> <p>Cette Convention s'applique lorsque :</p>		

	<p>a) le propriétaire du navire est déchargé de sa responsabilité en vertu de la Convention CLC 1992 parce qu'il peut invoquer l'une des exemptions prévues dans cette convention; ou</p> <p>b) le propriétaire du navire est dans l'incapacité financière de s'acquitter pleinement de ses obligations en vertu de la Convention CLC 1992 et son assurance ne suffit pas à satisfaire les demandes d'indemnisation pour les dommages par pollution; ou</p> <p>c) les dommages dépassent le montant de la responsabilité incombant au propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC 1992.</p>		
	<p><u>Limites de l'indemnisation</u> : Le montant maximal payable par le FIPOL pour un incident est de 203 millions de DTS (USD 282,3 millions, au 31/12/18)</p>	<p>Les limites des Conventions sur la responsabilité sont susceptibles d'être modifiées par décision de l'ensemble des Etats parties. Il est important de maintenir une veille juridique pour garantir l'application en droit interne des limites les plus récentes</p>	
	<p><u>Financement</u> : Le FIPOL est financé grâce aux contributions perçues sur toute personne qui a reçu au cours d'une année civile plus de 150 000 tonnes de pétrole brut et de fuel-oil lourd (hydrocarbures donnant lieu à contribution) dans un Etat partie.</p> <p>Les contributions sont fixées en fonction des rapports sur les quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contributeurs</p>		
	<p><u>Obligation de soumettre des rapports</u> : Chaque Etat Membre doit communiquer chaque année au FIPOL le</p>	<p>Art 15.</p>	

	<p>nom et l'adresse de toutes les personnes qui, dans cet État, sont tenues de contribuer ainsi que des indications sur la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui a été reçue par chacune de ces personnes. Cela s'applique quelle que soit l'identité du réceptionnaire d'hydrocarbures, à savoir une administration publique, une société nationalisée ou une entreprise privée</p>	<p>Une administration compétente doit être identifiée avec la responsabilité de recevoir et vérifier les rapports des contribuables pour transmission au FIPOL</p>	
	<p><u>Définition des hydrocarbures donnant lieu à contribution</u> : Par hydrocarbures reçus, on entend les hydrocarbures reçus dans des réservoirs ou des installations de stockage immédiatement après leur transport par mer. Le lieu du chargement est sans importance dans ce contexte ; ils peuvent être importés de l'étranger, arriver d'un autre port du même État ou avoir été transportés par navire depuis une plate-forme de production au large. Les hydrocarbures reçus afin d'être transbordés à destination d'un autre port ou d'être acheminés par oléoduc sont également considérés comme ayant été reçus aux fins du calcul des contributions.</p>		
	<p><u>Contributions</u> : Les contributions annuelles sont perçues par le FIPOL pour permettre à celui-ci de faire face aux versements prévus en matière d'indemnisation ainsi qu'à ses dépenses administratives au cours de l'année à venir. Le montant à percevoir est fixé chaque année par l'Assemblée.</p>	<p>Art 13. Chaque État contractant veille à prendre des dispositions pour qu'il soit satisfait à l'obligation de contribuer au Fonds, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour les hydrocarbures reçus sur le territoire de cet État; il prend toutes les mesures législatives appropriées, y compris les sanctions qu'il juge nécessaires, pour que cette obligation soit</p>	<p>Les contributions sont versées directement et exclusivement par les contribuables.</p> <p>Il n'y a pas de contributions ou de cotisation annuelle à</p>

		efficacement remplie, sous réserve toutefois que ces mesures ne visent que les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds.	verser de la part des Etats Membres
Protocole de 2003 portant création du Fonds Complémentaire	Le 3 mars 2005, un troisième niveau d'indemnisation a été mis en place sous forme d'un Fonds complémentaire créé en vertu d'un Protocole adopté en 2003	La participation de chaque Etat Membre du Fonds complémentaire aux réunions des organes directeurs du Fonds est nécessaire pour en assurer son bon fonctionnement et participer aux orientations et décisions du FIPOL	
	<p><u>Le Fonds complémentaire</u> : Un Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est créé en vertu du Protocole de 2003. Il comprend une Assemblée et un Secrétariat dirigé par un Administrateur qui est en pratique géré par le Fonds de 1992 et son Secrétariat.</p> <p>L'adhésion à ce Fonds complémentaire est facultative et ouverte à tout État Membre du FIPOL. Le Fonds complémentaire, qui est administré par le Secrétariat du FIPOL, est doté de sa propre Assemblée composée de représentants de ses États Membres.</p>	La participation de chaque Etat Membre du Fonds Complémentaire aux réunions des organes directeurs de l'organisation est nécessaire pour en assurer son bon fonctionnement et participer aux orientations et décisions du Fonds.	<p>Art 16 du Protocole :</p> <p>L'Art 31.1 de la Convention FIPOL s'applique au Protocole :</p> <p>Chaque État Partie à la Convention prend à sa charge les rémunérations, frais de déplacement et autres dépenses de sa délégation à l'Assemblée et de ses représentants dans les organes subsidiaires.</p>
	<u>Relation avec d'autres Conventions</u> : Le Fonds complémentaire fournit une indemnisation complémentaire supérieure au montant d'indemnisation		

	<p>disponible en vertu de la Convention FIPOLE 1992 pour les dommages dus à la pollution dans les États devenus parties au Protocole</p>		
	<p><u>Limite d'indemnisation</u> : Le montant total d'indemnisation disponible pour chaque sinistre au titre des dommages par pollution survenus dans les États qui deviennent membres du Fonds complémentaire est de 750 millions de DTS (USD 1 043 millions, au 31/12/19)</p>		
	<p><u>Contributions</u> : Le Fonds complémentaire est financé grâce aux contributions perçues sur toute personne qui a reçu au cours d'une année civile plus de 150 000 tonnes de pétrole brut et de fuel-oil lourd (hydrocarbures donnant lieu à contribution) dans un État partie au Protocole.</p> <p>Les contributions sont fixées en fonction des rapports sur les quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contributeurs</p>	<p>Le système de contributions du Fonds complémentaire diffère de celui du Fonds de 1992.</p> <p>Aux fins du versement des contributions, on considère qu'un minimum de 1 million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution est reçu chaque année dans chaque État Membre.</p>	<p>Si les quantités d'hydrocarbures reçues par les contributeurs sont inférieures à ce minimum, il incombe à l'Etat d'assumer directement l'obligation de contribution auprès du Fonds complémentaire.</p>