

## Webinar n° 2: Le cadre juridique international de responsabilité et d'indemnisation

Responsabilité et indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Bunkers, LLMC)  
et mise en oeuvre dans la législation nationale



## La Convention Bunkers - Aperçu

---

- Adoption: 23 mars 2001
- Entrée en vigueur: 21 novembre 2008
- 98 États contractants représentant 95.05% du tonnage mondial
- Objectif: “Le but de cette Convention est de garantir le versement d’une indemnisation convenable, prompte et efficace des victimes de la pollution résultant d’une fuite ou d’un rejet d’hydrocarbures de soute de navires ”
- Une arme indispensable dans l’arsenal des conventions portant sur la responsabilité et l’indemnisation en cas de pollution marine par hydrocarbures

## La Convention Bunkers – Grands principes

---

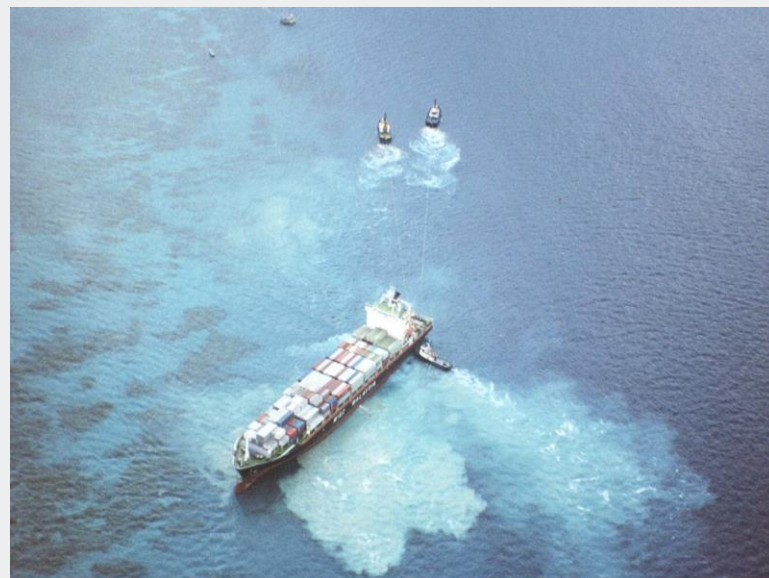
- Responsabilité objective, canalisée sur le propriétaire du navire et autres personnes précisées
- Responsabilité limitée
- Assurance obligatoire
- Certificat d'assurance
- Droit d'action directe contre l'assureur

- **Navire** (Art.1.1): tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit.
  - Définition large
  - La Convention s'applique à condition que le navire transporte des hydrocarbures de soute
- **Propriétaire du navire** (Art. 1.3): propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affréteur coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire

## Définitions – Art. 1

---

- **Hydrocarbures de soute** (Art. 1.5): 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 .
  - Définition large, mais excluant les hydrocarbures transportés comme cargaison



- **Damage par pollution (Art. 1.9):**
  - a) le préjudice ou dommage causé à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de source 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.

- La Convention s'applique « exclusivement:
  - aux dommages par pollution survenus:
    - sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat partie, et
    - dans la zone économique exclusive d'un Etat partie
  - aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.
- **Mesures de sauvegarde** (Art. 1.7): toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage par pollution.

## Responsabilité du propriétaire du navire (Art. 3)

---

- **Responsabilité objective:** il n'est pas nécessaire de prouver la faute pour qu'il y ait responsabilité: le propriétaire du navire (incluant les personnes citées dans la définition) au moment de l'événement est responsable (Art. 3.1)
- Cas limités d'exonération de la responsabilité (comme pour la CLC) (Art. 3.3)
- Le propriétaire du navire peut aussi s'exonérer de sa responsabilité s'il prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie du fait de la victime (intentionnel ou par négligence) (Art. 3.4).



## Exclusions – Art. 4

---

- Dommages couverts par la CLC.
- Navires de guerre et assimilés et navires appartenant à un Etat, exploités et utilisés exclusivement pour un service public non commercial. Dans le cas contraire, l'Etat est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article 9.

- Le propriétaire du navire et la ou les personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie financière peuvent 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 qu'amendée
  - Résolution 1 de la Conférence sur la limitation de responsabilité encourage les Etats Parties à ratifier la LLMC 1996 et dénoncer la LLMC 1976, afin d'augmenter les plafonds d'indemnisation, et leur recommande d'indiquer clairement quel régime de limitation s'applique en vertu de l'article 6

## Le régime international – LLMC

---

### Convention LLMC de 1976

- Adoption: 19 novembre 1976
- Entrée en vigueur: 1 décembre 1986
- 56 États contractants

### Protocole LLMC de 1996 (a augmenté les limites de 1976)

- Adoption: 2 mai 1996
- Entrée en vigueur : 13 mai 2004
- 61 États contractants
- Amendements de 2012 au Protocole de 1996 (résolution LEG.5(99)
  - Entrée en vigueur : 8 juin 2015

## Le régime international – LLMC

---

- Si le régime LLMC s'applique, le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité en vertu de cette convention.
- L'article 6 de la Convention LLMC prévoit des limites de responsabilité calculées sur la base du tonnage du navire. Ces limites ont été modifiées par l'article 3 du Protocole LLMC de 1996 et une nouvelle augmentation de ces limites a été adoptée par le Comité juridique en 2012 (résolution LEG.5(99)), en utilisant la procédure d'acceptation tacite des amendements.

## Limites des créances LLMC 1976-1996

### Créances personnelles (mort ou lésions corporelles)

Tonnage du navire	LLMC 1976	LLMC 1996	LLMC 1996 telle qu'amendée
GT 2,000	1,038,000	2,000,000	3,020,000
GT 30,000	10,574,500	24,400,000	36,844,000
GT 100,000	25,584,000	60,400,000	91,204,000

## Limites des créances LLMC 1976-1996

### Autres créances (dommage physique)

Tonnage du navire	LLMC 1976	LLMC 1996	LLMC 1996 telle qu'amendée
GT 2,000	417,000	1,000,000	1,510,000
GT 30,000	5,095,500	12,200,000	18,422,000
GT 100,000	12,583,500	30,200,000	45,602,000

## Assurance obligatoire et droit d'action directe contre l'assureur - Art. 7.1

---

- Quels navires doivent avoir une assurance? Art. 7.1
  - les navires d'une jauge brute supérieure à 1000 immatriculé dans un Etat Partie
- Qui doit être assuré?
  - Le propriétaire inscrit d'un d'une jauge brute supérieure à 1000 immatriculé dans un Etat Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière (cautionnement d'une banque ou institution financière similaire)
- Montant de la couverture d'assurance?
  - 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 en fonction de la Convention LLMC 1976 telle qu'amendée

## Certificats d'assurance – Art. 7

---

### Attestation de l'assurance:

- Un certificate attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité est délivré **à chaque navire** après que **l'autorité compétente** d'un État partie **s'est assurée** qu'il satisfait aux prescriptions de l'article 7.1
  - Une “carte bleue” est délivrée par le club P&I pour prouver qu'il existe une assurance qui satisfait aux exigences de responsabilité de la Convention Bunkers. Le Certificate d'assurance est émis par l'État partie attestant que l'assurance est en place.
- 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
- Pour les navires non immatriculés dans un Etat Partie, il peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout Etat Partie
- Un Etat partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat



## Certificat d'assurance – Art. 7

---

- Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit être déposée à l'autorité qui tient le registre d'immatriculation, ou qui l'a délivré
- La période de validité du certificat doit être respectée, et correspondre à celle de l'assurance ou de la garantie
- L'Etat d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat
- Des renseignements sur la situation financière des assureurs ou garants peuvent émaner d'autres Etats, sous la responsabilité de l'Etat Partie
- Les certificats délivrés par un Etat Partie sont reconnus par les autres Etats Parties comme de même valeur que ceux qu'ils ont eux même délivrés
- Le certificat peut aussi prendre la forme électronique (art. 7.13)

## Droit d'action directe contre l'assureur – Art. 7.10

---

- Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière
- Le défendeur peut se prévaloir des même moyens de défense que le propriétaire du navire, y compris la limitation de responsabilité de l'article 6
- Il peut également se prévaloir de la faute intentionnelle du propriétaire du navire

## Conséquences si l'assurance n'est pas en place – Art. 7.11-7.12

---

- Un Etat Partie **n'autorise pas** un navire battant son pavillon à être exploité s'il n'est pas muni d'un certificat
- Il veille à ce que, **en vertu de son droit national**, soit couvert 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

## Délais de prescriptions et tribunaux compétents - Art. 8 et 9

---

- Les actions en justice doivent être intentées dans les 3 ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu
- En aucun cas, elles ne peuvent être intentées après 6 ans à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage
- Les actions en réparation « ne peuvent être présentées que » devant les tribunaux de(s) l'Etat(s) Partie(s)
  - où s'est produit l'événement ayant causé le dommage, ou
  - où des mesures de sauvegarde ont été prises
- Chaque Etat veille à ce que ses **tribunaux** aient **compétence pour connaître de ces actions**

## Mise en oeuvre de la Convention Bunkers

---

- Vérification de l'assise financière des assureurs/garants
  - Peut être difficile pour les Administrations de vérifier la solvabilité des assureurs ou des personnes fournissant les garanties financières en vue de l'obtention des certificats (voir art. 7.3 et 7.8)
  - Se référer aux « Directives concernant la reconnaissance des compagnies d'assurance, des fournisseurs de garanties financières et des P&I Clubs » contenues dans la Lettre Circulaire n° 3464 du 2 Juillet 2014

## Comment transposer les conventions dans la législation nationale?

---

- Pacta Sunt Servanda (art. 26 de la Convention de Vienne sur le Droit des Traités): Tout traité en vigueur lie les parties et doit être exécuté par elles de bonne foi.
- Lire et étudier le texte de la Convention, quel est son objectif, que couvre-t-elle, quand entre-t-elle en vigueur aux niveaux international/national
  - Art. 14 de la Convention Bunkers: 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
  - Art. 12 de la Convention Bunkers: Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement est réputé s'appliquer à la Convention **telle que modifiée** par l'amendement

## Comment transposer les conventions dans la législation nationale?

---

- Avoir une idée claire du système juridique et législatif de son pays
- Que faut-il transposer – une nouvelle convention ou un amendement?
- Importance de la publication des textes de conventions et des amendements - Pourquoi? Pour les rendre opposables
- Y a-t-il des textes de lois déjà en vigueur? Doivent-ils être amendés ou une nouvelle législation doit-elle être adoptée?
- Quel niveau pour la nouvelle norme? Loi ou règlement?
- Calendrier: établir un calendrier en amont (**avant même d'accéder à une convention**)
- Tableau de transposition – comparer le texte des **obligations de la convention** et celles de la **législation nationale**
- **Tableau de mise en application** – décrire comment chaque obligation sera appliquée

## Comment transposer les conventions dans la législation nationale?

---

- Définitions et objectifs – Niveau Loi
- Champ d'application – Niveau Loi
- Principes: responsabilité du propriétaire, limitation de la responsabilité, assurance, compétence des tribunaux nationaux – Niveau Loi
- Détails administratifs concernant la délivrance des certificats et **sanctions correspondantes** – Loi ou règlement?
- S'assurer que les tribunaux aient reçu attribution pour entendre les actions en réparation en vertu de la Convention
- S'assurer que les jugements définitifs rendus par les tribunaux d'autres Etats Parties sur ces actions soient reconnus



---

MERCI POUR VOTRE ATTENTION!