



Le régime international de responsabilité et
d'indemnisation de l'OMI

Le régime international de responsabilité et d'indemnisation de l'OMI

- Aperçu historique
- Les principales conventions
- Éléments principaux
- L'application au niveau national

Aperçu historique – Le Torrey Canyon et ses conséquences

1967

- Echouage du **Torrey Canyon** au large des côtes anglaises, causant une pollution sur les côtes anglaises et françaises.
- Constitution du **Comité juridique de l'OMI** afin d'examiner la mise en place d'un régime international d'indemnisation et un certain nombre de questions juridiques.
- Importance de déterminer **QUI est responsable** du dommage causé par la pollution, pour pouvoir déterminer **comment indemniser les victimes**.



Aperçu historique – Le Torrey Canyon et ses conséquences

- **1969** Adoption de la **Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures** (Convention CLC)
 - Responsabilité du propriétaire du navire et paiement d'une compensation **adéquate** aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
 - 1992 CLC
- **1971** Adoption de la **Convention portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures** (Fonds)
 - Indemnisation supplémentaire aux États et aux personnes victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
 - 1992 Fonds

Aperçu historique – Le Torrey Canyon et ses conséquences

- **1972 Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG)**
- **1973 Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)**
 - Principale convention internationale consacrée à la prévention de la pollution du milieu marin par les navires, que celle-ci soit due à des causes opérationnelles ou accidentelles.
- **1974 Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)**
 - Normes pour la construction (structure, compartimentage et stabilité), prévention, détection et extinction de l'incendie, équipement et radiocommunications, sécurité de la navigation, transport de cargaisons, etc.

Aperçu historique – Le Torrey Canyon et ses conséquences

- **1978 Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)**
 - La Convention STCW soutient la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer et la protection du milieu marin en établissant des normes internationales communes relatives aux compétences des gens de mer.
- **1990 Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC).**
 - La Convention ORPC fournit un cadre mondial visant à faciliter la coopération internationale et l'assistance mutuelle entre les États en cas de graves événements de pollution des mers

Les autres conventions du régime de responsabilité et d'indemnisation

- **1974 Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages**
 - Régime de responsabilité pour les dommages subis par les passagers transportés à bord de navires océaniques
 - Un protocole visant à actualiser la Convention a été adopté en 2002.
- **1976 Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC)**
 - Des limites sont fixées pour deux types de créances, à savoir les créances pour mort ou lésions corporelles et les créances pour dommages matériels (dommages subis par les navires, les biens ou les installations portuaires)
 - Un protocole visant à actualiser la Convention a été adopté en 1996

Les autres conventions du régime de responsabilité et d'indemnisation (suite)

- **1996 Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS)**
 - S'appuie sur le modèle très réussi des conventions CLC et Fonds
 - Prévoit une indemnisation à deux niveaux pour les accidents en mer impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses comme les produits chimiques.
 - En plus des dommages dus à la pollution, elle couvre les risques d'incendie et d'explosion, dont les décès, lésions corporelles, pertes de biens et dommages subis par des biens.
 - Premier niveau couvert par une assurance obligatoire souscrite par les propriétaires de navires, laquelle limitera la responsabilité de ces derniers.
 - Deuxième niveau de compensation versé par un Fonds constitué de contributions faites par les réceptionnaires de substances nocives et potentiellement dangereuses.
 - Un protocole visant à actualiser la Convention de 1996 a été adopté en 2010.

Les autres conventions du régime de responsabilité et d'indemnisation (suite)

- **2001 Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention Bunkers)**
 - Pour garantir le versement d'une indemnisation convenable, prompt et efficace des victimes de la pollution résultant d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de soute de navires
- **2007 Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (Convention WRC)**
 - Permet aux États de disposer d'un mandat juridique pour enlever, ou faire enlever, les épaves susceptibles de porter atteinte à la sécurité des vies humaines, des marchandises et des biens en mer, ainsi qu'au milieu marin

Elements principaux des conventions de responsabilité et indemnisation

- Responsabilité objective/absolue
 - Il n'est pas nécessaire de prouver la faute pour qu'il y ait responsabilité : la responsabilité naît si le demandeur est en mesure d'établir que les hydrocarbures polluants provenaient du navire de l'armateur.
- Responsabilité limitée
 - Le propriétaire du navire et la ou les personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie financière peuvent limiter leur responsabilité.
 - Les limites sont fondées sur le tonnage du navire.
 - Pour bénéficier de la responsabilité limitée, l'armateur doit constituer un fonds de limitation pour la somme totale représentant la limite de sa responsabilité, à répartir entre les demandeurs par les tribunaux ou l'autorité compétente de l'État contractant dans lequel le dommage a été subi.

Éléments principaux des conventions de responsabilité et indemnisation

- Assurance obligatoire

Instrument	Définition du navire	Seuil d'application de l'obligation d'assurance
Convention CLC	Art. I: tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.	Art. VII : Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément à la Convention.
Convention Bunkers	Art. 1 : tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit.	Art. 7 : le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1000 immatriculé dans un État Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière telle que cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution.

Éléments principaux des conventions de responsabilité et indemnisation

- **Certificat d'assurance**

- Un navire entrant dans le champ d'application d'une de ces conventions doit, s'il bat pavillon d'un État Partie ou s'il entre dans un port d'État Partie disposer d'un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité pour couvrir les dommages visés par la convention.
- Les certificats sont émis par ou au nom de l'administration de l'État du pavillon, lorsque cet État est Partie à la convention.
- Lorsque l'Etat du pavillon n'est pas partie à la convention mais que le navire doit disposer d'un certificat pour faire escale dans un port d'un État Partie, ce certificat peut être émis par ou au nom de l'administration de tout État Partie.
- Les certificats délivrés par un État Partie sont reconnus par les autres États Parties comme de même valeur que ceux qu'ils ont eux même délivrés.

Elements principaux des conventions de responsabilité et indemnisation

- Droit d'action directe contre l'assureur
 - Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire du navire.
- Prescription
 - L'action en justice doit être intentée dans un certain délai à compter de la survenance du dommage pour ouvrir droit à indemnisation. Aucune action en justice ne peut en outre être intentée après un certain délai.
- Tribunaux compétents et exécution des jugements
 - Les actions en réparation contre le propriétaire du navire ou l'assureur ne peuvent être présentées que devant les tribunaux nationaux des États parties.
 - Tout jugement rendu par un tribunal compétent d'un État partie est reconnu dans tout État partie et est exécutoire dans chaque État partie.

L'application au niveau national

- État du pavillon et État côtier – Obligations et bénéfices
- Mettre en place le régime de responsabilité du propriétaire du navire dans la législation
- Mettre en place la limitation de la responsabilité dans la législation
- Certificats d'assurance
- Compétence des tribunaux nationaux
- Reconnaissance des jugements des autres tribunaux
- Prévoir des sanctions dans la législation



[Imo_hq](#)



twitter.com/imohq



facebook.com/imohq



youtube.com/imohq



flickr.com/photos/imo-un/



[Linkedin](#)

www.imo.org