

DE L'INTERVENTION À L'INDEMNISATION

DU PROTOCOLE OPRC-HNS
À LA CONVENTION HNS



Protocole OPRC-HNS

- Suite de la Convention OPRC
- Objectif : définir un cadre global pour la coopération internationale en établissant des systèmes de préparation et d'intervention pour faire face à des pollutions accidentelles par SNPD – entrée en vigueur le 14 juin 2007
- La France ratifie la convention le 24 avril 2007; elle entre en vigueur le 24 juillet 2007
- Annexe II – remboursement des frais d'assistance
 - Stipule que les droits des parties de récupérer les dépenses encourues au titre des actions engagées pour lutter contre une pollution ou menace de pollution ne sont pas remis en cause par les provisions applicables et règles de la réglementation nationale ou internationale
- **Résolution 2 – demande aux États de ratifier la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS)**



Introduction – cadre juridique

- L'indemnisation des dommages dus au transport des substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) est régie par la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS)
- Adoptée par les gouvernements dans le cadre d'une conférence diplomatique qui s'est tenue en 1996 sous l'égide de l'OMI
- Elle établit un système d'indemnisation à deux niveaux ; au premier niveau, l'armateur ou son assureur assure le paiement des dépenses et au deuxième niveau c'est le fonds HNS – sa conception étant largement basée sur le régime existant pour les pollutions par pétroliers établi sous les conventions CLC et FIPOL
- Elle englobe les dommages dus à la pollution ainsi que les dommages dus à d'autres risques, par ex. incendie et explosion, dommages aux personnes (y compris perte de vie humaine et dommage corporel) à bord et en dehors du navire, dommages aux biens en dehors du navire (par ex. terminaux, appontements et autres infrastructures similaires)
- Les États qui ratifient la Convention HNS doivent l'intégrer dans leur réglementation nationale



Objectif de la Convention HNS

Garantir une indemnisation adéquate, rapide et efficace pour :

- **les dommages aux personnes et aux biens**
- **les frais de nettoyage et des mesures de restauration**
- **les pertes économiques dues au transport maritime des SNPD**



Champs d'application

- **Cette convention s'applique aux :**
 - **dommages dans les eaux territoriales de tout État partie**
 - **dommages dus à la pollution dans la Zone Économique Exclusive ou la zone géographique correspondante**
 - **dommages (autres que les dommages dus à la pollution) dus au transport des SNPD par un navire immatriculé dans, ou ayant le droit de battre le pavillon, d'un État partie en dehors des eaux territoriales de tout État**
 - **Coûts des mesures préventives**



EXCLUSIONS DE L'APPLICATION DE CETTE CONVENTION

- **AU MOMENT DE L'ACCEPTATION, ou à tout moment ci-après, un État partie peut déclarer que cette convention ne s'applique pas aux navires :**
 - **a) qui ne dépassent pas 200 tjb ; et**
 - **b) qui transportent des substances nocives et potentiellement dangereuses en colis seulement ; et**
 - **c) qui constituent un trafic domestique (voyages entre les ports ou installations d'un même État partie)**



Quelles substances sont couvertes ?

- La définition des SNPD s'appuie sur des listes de substances individuelles qui sont identifiées au préalable dans certaines conventions et certains codes OMI, par ex. les codes IBC, IGC et IMDG
- Les SNPD peuvent représenter des cargaisons transportées en vrac ou en colis
- Les cargaisons transportées en vrac peuvent être sous forme de solides, de liquides y compris les hydrocarbures et de gaz liquéfiés comme le GPL ou encore le GNL
- Certains solides transportés en vrac ne sont pas couverts par la convention en raison de leur faible niveau de risque par ex. le charbon ou le fer



Quelles substances sont exclues ?

- La Convention HNS ne couvre pas :
 - les pollutions dues aux hydrocarbures persistants (couvertes par les conventions CLC 1992 et FIPOL), mais les dommages dus à des sources autres que la pollution, telles que l'incendie ou l'explosion, sont couvertes
 - le charbon et autres cargaisons de solides en vrac à faible risque
 - les dommages dus aux matières radioactives

IL EST RECOMMANDÉ QUE L'OMI ET L'IAEA TRAVAILLENT ENSEMBLE AFIN DE DÉFINIR ET RÉFLECHIR AUX QUESTIONS DE RESPONSABILITÉ ET D'INDEMNISATION DES DOMMAGES AYANT LIEU LORS DU TRANSPORT MARITIME DES MATIÈRES RADIOACTIVES



Quels types de dommages sont couverts ?

- Les types de dommages couverts sont les suivants :
 - Perte de vie humaine ou dommage corporel à bord ou en dehors du navire transportant la SNPD
 - Perte ou dommage aux biens en dehors du navire (par ex. terminaux, appontements et autres infrastructures similaires)
 - Perte économique due à la contamination du milieu, par ex. aquaculture, mariculture et tourisme
 - Coût des mesures curatives par ex. opérations de nettoyage en mer et sur le littoral
 - Coût de mesures raisonnables de restauration du milieu



Mesures préventives

- Mesures pour éviter ou minimiser les *dommages*
- Le remboursement des dépenses liées à des *mesures raisonnables* :
 - intervention en mer
 - protection des ressources sensibles
 - nettoyage du littoral et des installations côtières
- Perte ou dommages dus à ces mesures



Qui paie l'indemnisation ?

- Niveau 1 – armateur et son assureur, à travers ses assurances obligatoires
- Niveau 2 – Fonds HNS, auquel contribuent tous les consignataires des SNPD après leur transport par la mer dans les États parties de la convention



Limites d'indemnisation

Armateur

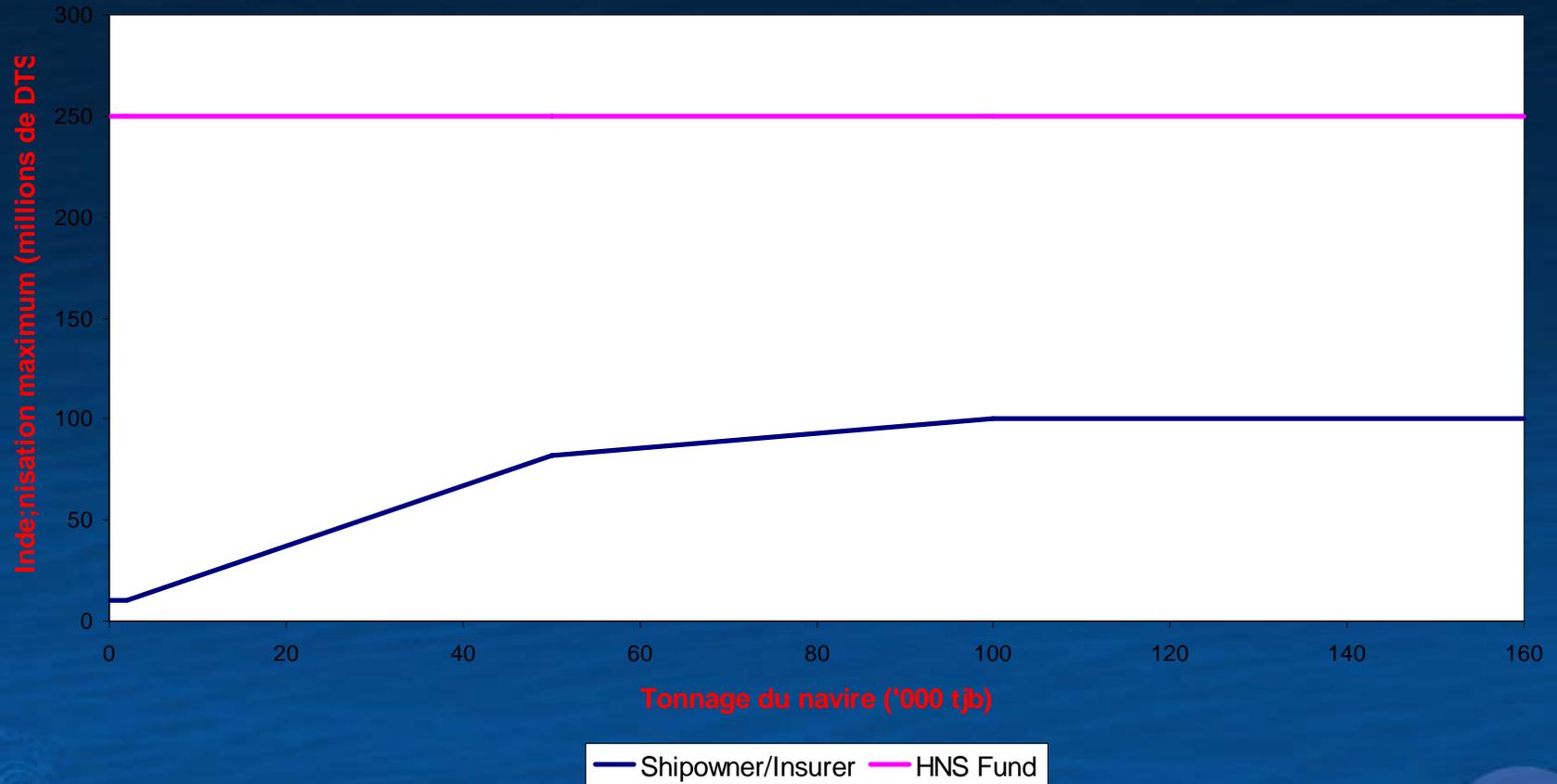
- navires jusqu'à 2000 tjb - 10 millions de DTS (15 millions \$ US), augmentant jusqu'à
- navires $\geq 100\ 000$ tjb - 100 millions de DTS (150 millions \$ US)

Fonds HNS

- maximum de 250 millions de DTS (370 millions \$ US) (y compris le montant payé par l'armateur / l'assureur)



Combien d'indemnisation ?



Le Fonds HNS

- **Le Fonds HNS sera mis en place lors de l'entrée en vigueur de la Convention HNS**
- **Les États qui ratifient la Convention deviendront membres du Fonds HNS**
- **Le Fonds HNS sera régi par une Assemblée**
- **Le Fonds HNS aura un comité pour les demandes d'indemnisation**
- **Le Fonds HNS sera administré par le Secrétariat présidé par un Administrateur**
- **Etant donné les similitudes entre le Fonds HNS et le FIPOL, il est probable que ces fonds auront un secrétariat commun**



Comptes et secteurs

	Etablissement du compte	Contribution au compte/secteur
Compte général	40 millions de tonnes	
Solides en vrac		20 000 de tonnes
Autres SNPD		20 000 de tonnes
Compte hydrocarbures	350 millions de tonnes	
Hydrocarbures persistants		150 000 de tonnes
Hydrocarbures non-persistants		20 000 de tonnes
Compte GNL	20 millions de tonnes	Pas de quantité minimum
Compte GPL	15 millions de tonnes	20 000 de tonnes

Conditions pour l'entrée en vigueur

18 mois après que 12 États au moins l'aient ratifiée, à condition que :

- **4 de ces États aient chacun une flotte d'au moins 2 millions tjb ; et**
- **au cours de l'année civile précédente, un total d'au moins 40 millions de tonnes de matières solides en vrac et autres substances HNS donnant lieu à contribution au compte général soient reçues dans des États ayant ratifié la Convention**



OBLIGATION DE NOTIFICATION

- Avant que la Convention HNS entre en vigueur, les États ont obligation, lors de leur ratification de la convention, de soumettre des rapports sur les quantités totales de cargaisons donnant lieu à contribution pour chaque compte et secteur reçues dans l'État l'année précédente
- La notification d'une cargaison donnant lieu à contribution est essentielle pour l'entrée en vigueur de la Convention HNS.
- Le secrétariat du FIPOLE a mis au point un système pour aider les États à remplir les obligations qui leur incombent de soumettre un rapport sur les cargaisons donnant lieu à contribution qu'ils ont reçues (le système de calcul des cargaisons donnant lieu à contribution dans le cadre de la Convention HNS ou "HNS CCCC"), disponible sur CD ou sur le site Internet www.hnscccc.org



Avantages potentiels

- **Les États parties tireront profit de :**
 - L'application d'un régime de responsabilité stricte
 - L'application d'action directe
 - L'application d'une assurance obligatoire
 - L'établissement du Fonds HNS



COÛT POTENTIEL DE L'ADHÉSION

- Aucun frais d'adhésion et aucun coût direct aux États parties
- Les États doivent être en mesure de satisfaire les obligations imposées pour devenir partie de la convention
- Les armateurs auront l'obligation de couvrir le coût des assurances obligatoires
- Les consignataires de SNPD auront l'obligation de payer les contributions imposées par le Fonds HNS



OBLIGATIONS DE L'ÉTAT PARTIE

- de délivrer ou de viser un certificat d'assurance obligatoire pour des navires battant son pavillon
- de reconnaître les certificats d'assurance obligatoire délivrés par d'autres États
- de ne pas autoriser un navire battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat d'assurance obligatoire
- de soumettre des rapports sur la réception de cargaisons donnant lieu à contribution
- de veiller à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie du montant couvre tout navire qui touche ou quitte un port de son territoire ou une installation au large située dans sa mer territoriale
- de reconnaître le Fonds HNS comme une personne morale, et son Administrateur comme le représentant légal du Fonds HNS



OBLIGATIONS DE L'ÉTAT PARTIE (suite)

- de prendre des dispositions appropriées en vue de la remise ou du remboursement du montant de certains droits ou taxes, payés par le Fonds HNS sur des achats importants de certains biens ou services
- d'exonérer le Fonds HNS de tout impôt direct
- d'autoriser les transferts et versements des contributions au Fonds HNS ainsi que des indemnités payées par celui-ci
- de veiller à ce que ses tribunaux aient compétence pour instruire les actions en réparation intentées contre l'armateur et son assureur
- de veiller à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de toute action contre le Fonds HNS
- de veiller à ce que le Fonds HNS puisse se porter partie intervenante dans certaines procédures judiciaires
- de reconnaître et d'exécuter tout jugement rendu par un tribunal compétent contre l'armateur ou son assureur, ou contre le Fonds HNS



État actuel

- Dix États ont ratifié la Convention (Angola, Chypre, Lituanie, Maroc, Fédération de Russie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Samoa, Slovénie, Tonga)
- Seuls 2 de ces États (Chypre et Slovénie) ont soumis des rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution
- États de l'UE – date cible pour la ratification : juin 2006

