



ASSEMBLEE NATIONALE

LOI n° 2014 - 023

Autorisant la ratification de la Convention Internationale de 2001 sur la Responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention « hydrocarbures de soute »), adoptée à Londres le 23 mars 2001

EXPOSE DES MOTIFS

La Convention Internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus aux hydrocarbures de soute « Bunker 2001 » a été adoptée à Londres par la Conférence diplomatique convoquée par l'Organisation Maritime Internationale.

Elle vise à établir, pour les dommages causés par les pollutions dues aux déversements des carburants de propulsion, un régime de responsabilité et de réparation.

Auparavant, en effet, seules les pollutions causées par les pétroliers (cargaison) étaient indemnisables.

Le terme « Hydrocarbures de soute » ici signifie 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.

Le dispositif créé par la Convention Internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus aux hydrocarbures de soute qui ne couvrent que les hydrocarbures lorsqu'ils sont utilisés comme combustible de soute par des navires non pétroliers, complète celui mis en place par les deux systèmes issus des Conventions Internationales de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la Pollution par les hydrocarbures (FIPOL).

Toutefois, cette Convention a en commun avec les dispositifs CLC/FIPOL de mettre en œuvre un système de responsabilité objective du propriétaire du navire, assorti à un plafond de responsabilité et à une obligation d'assurance ou de garantie financière permettant un recours direct devant l'assureur.

Le propriétaire est « responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire ». Il ne peut s'exonérer que de façon restrictive, dans les cas mentionnés à l'article 3 paragraphes 3 et 4 : actes de guerre, événements de force majeure, fait intentionnel d'un tiers, négligence d'un Gouvernement dans l'entretien des feux et autres aides à la navigation ou faute de la victime.

La Convention s'applique à tous les navires : « tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit » y compris les navires de pêche. Sont exclus par l'article 4.2 les navires de guerre, les navires de guerres auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Le paragraphe 3 du même article prévoit la possibilité pour chaque État d'appliquer la Convention aux navires précédemment nommés.

La Convention s'applique aux dommages par pollution survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale d'un État Partie et dans la zone économique exclusive d'un État Partie ainsi qu'aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.

Actuellement, Il s'avère nécessaire sinon urgente pour Madagascar de ratifier la Convention sur les« hydrocarbures de soute », étant donné que la plupart des navires échoués sur notre Côte sont des navires non pétroliers.

La ratification de cette Convention permet à notre pays d'avoir un cadre légal visant à garantir une indemnisation convenable, rapide et efficace aux personnes victimes de dommages de pollution dus aux déversements d'hydrocarbures de soute.

Tel est l'objet de la présente loi.



ASSEMBLEE NATIONALE

LOI n° 2014 - 023

**Autorisant la ratification de la Convention Internationale de 2001 sur la
Responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les
hydrocarbures de soute (Convention « hydrocarbures de soute »),
adoptée à Londres le 23 mars 2001**

L'Assemblée nationale a adopté en sa séance du 05 novembre 2014, la loi dont la teneur suit :

:

Article premier : Est autorisée la ratification par la République de Madagascar de la Convention Internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute dite Convention « Bunkers 2001 ».

Article 2 : La présente loi sera publiée au Journal Officiel de la République.

Elle sera exécutée comme loi de l'Etat.

Antananarivo, le 05 novembre 2014

LE PRESIDENT DE L'ASSEMBLEE NATIONALE,

LE SECRETAIRE,

RAKOTOMAMONJY Jean Max



ANTENIMIERAMPIRENENA

LALANA LAHARANA FAHA 2014-023

manome alalana ny Fankatoavana ny Fifanarahana Iraisampirenena tamin'ny taona 2001 mikasika ny andraikitra sivily vokatry ny voina avy amin'ny solika amin'ny lakalin-tsambo (Fifanarahana «Solika lakalin-tsambo») izay nolania tao Londres ny 23 martsa 2001.

FAMELABELARANA NY ANTONANTONY

Nolanian'ny Fihaonambe ara-diplomasia izay nantsoin'ny Fikambanana Iraisam-pirenena momba ny fifamoivoizana an-dranomasina tany Londres, ny Fifanarahana iraisampirenena mikasika ny andraikitra sivily vokatry ny voina avy amin'ny solika amin'ny lakalin-tsambo, tamin'ny taona 2001.

Mikendry izy io ny hametraka rafitra isian'ny andraikitra sy ny fanarenana ny fahavoazana noho ny voina ateraky ny fandotoana vokatry ny firaraky ny solika mampadeha ny sambo.

Hatramin'izay, mantsy, ireo fandotoana avy amin'ireo sambo mitondra solika amin'ny maha entan-tsambo azy ireny ihany, no azo onerana ny voka-dratsiny.

Ny heviny hoe « solika amin'ny lakalin-tsambo » etoana dia midika ireo solika mineraly, ao anatin'izany ny menaka mampiodina, ampiasaina na natao ho ampiasaina amin'ny fitrandrandrahana na ny fampandehanana ny sambo, ary koa ireo faikan'izany karazana solika izany.

Ny rafitra noforonon'ny Fifanarahana iraisam-pirenena mikasika ny andraikitra sivily ho an'ny voina avy amin'ny solika amin'ny lakalin-tsambo, izay miantoka irey ihany ireo voina ateraky ny solika nampiasaina ampiodina ny lakalin-tsambo izay manala ny solika tanterina, dia mameno ny rafitra napetraky ny rafitra roa avy amin'ireo fifanarahana tamin'ny taona 1992, mikasika ny andraikitra sivily hoan'ny voina vokatry ny fandotoana avy amin'ny solika, sy ny manangana ny Tahiry iraisam-pirenena amin'ny hoan'ny onitra vokatry ireo voina ateraky ny fandotoana avy amin'ny solika.

Na izany aza, ity Fifanarahana ity, dia manana rafitra mitovy amin'ireo Fifanarahana roa tamin'ny taona 1992 : momba ny andraikitra sivily, sy ny manangana ny Tahiry iraisam-pirenena (CLC/FIPOL), izay nametraka rafitra maha tompon' andraikitra tsy voatery an-kadisoana ihany ny tompon-tsambo, izay arahin'ny fametrahàna amin'ny tampony tsy azo ihoarana ny tambin' ny andraikitra, sy arahin'ny maha adidy tsy azo iodivirana ny fiantohana sy ny antoka ara-bola, izay manokatra ny fahafahàna mitory mivantana ny mpanome antoka.

Tompon'andraikitra ny tompon-tsambo, amin'izay voina rehetra avy amin'ny fandotoana ateraky ny solika amin'ny lakalin-tsambo, izay eny ambony, na avy amin'ny sambo. Tsy afaka amin'izany izy raha tsy amin'ireo seho voasoritra ao amin'ny paragrafy 3 sy 4 ao amin'ny andininy faha –telo : ady, trangan-javatra tsy azo toherina, ny zavatra nataon'ny olona hafa fanahy iniana, ny tsirambina nataon'ny Governementa iray, tao anatin'ny fikarakarana ny jiro na ny fanampiana amin'ny fifamoivozana an-dranomasina, na hadisoan'ilay niharan'ny voina.

Mihatra amin'ireo karazan-tsambo rehetra ny Fifanarahana : « rehefa mety ho sambo an-dranomasina na fiara an-dranomasina », ao anatin'izay ireo sambo fanjonoana. Nesorin'ny andiny 4.2 tsy ao anatin'izany anefa ny sambo mpiady, ny sambo mpiady mpanampy, sy ny sambo izay fananam-panjakana na itrandrahany na ampiasainy irery manokana, amin'ny vanin'andro voakasik'izany, amin'ny fisahanana ny raharaham-panjakana izay tsy ara-barotra. Ny paragrafy faha-telon'izany andininy izany anefa dia nanokatra ihany ny fahafahan'ny Firenena mpikambana isany, ampihatra ny Fifanarahana amin'ireo sambo voatonona ireo.

Mihatra amin'ireo voina vokatry ny fandotoana nitranga ao amin'ny fari-piadihana, ao anatin'izany ny fari-dranomasin'ny Firenena Mpikambana sy ny ao anatin'ny faritra ekonomika manokan'ny Firenena Mpikambana, ary koa amin'ny fepetra vonjiaro, na taiza mety nandraisana izany fepetra izany, izay natao isorohana na amerana ireo voina toy izany.

Ankehitriny anefa dia, miharihary ny filàna sy ny fahamehana mihitsy hoan'i Madagasikara ny fankatoavana eto anivon'ny Antenimera ny Fifanarahana mikasika ny “Solika amin'ny lakalin-tsambo”, satria ny ankabeazan'ireo sambo izay nihitsoka teny amin'ireo moron-dranomasintsika dia ireo sambo izay tsy mpitatitra solitany.

Toy izany sy izany ny votoatin' izao lalàna izao.



ANTENIMIERAMPIRENENA

LALANA LAHARANA FAHA 2014 – 023 2014

manome alalàna ny Fankatoavana ny Fifanarahana Iraisam-pirenena tamin'ny taona 2001 mikasika ny andraikitra sivily vokatry ny voina avy amin'ny solika amin'ny lakalin-tsambo, izay nolaniana tany Londres ny 23 marsa 2001

Nolanian'ny Antenimieram-pirenena fivoriana izay nataony ny faha-05 novambra 2014, izao lalàna manaraka izao :

Andininy voalohany: Omena alàlana eto amin'ny Repoblikan'i Madagasikara ny fankatoavana ny Fifanarahana Iraisam-pirenena tamin'ny taona 2001 mikasika ny andraikitra sivily vokatry ny voina avy amin'ny solika amin'ny lakalin-tsambo.

Andininy faha -2: Havoaka amin'ny Gazetim-panjakan'ny Repoblika ity Lalàna ity.

Hotanterahana izany fa Lalàm-panjakana.

Antananarivo faha-05 novambra 2014

NY FILOHAN'NY ANTENIMIERAMPIRENENA,

NY SEKRETERA,

RAKOTOMAMONJY Jean Max

Le Premier Ministre, Chef de
Gouvernement

KOLO CHRISTOPHE Laurent Roger

Le Ministre de l'Environnement, de
l'Ecologie et des Forêts

Le Ministre de

RAMPARANY RAMANANA Anthelme

***Pour ampliation conforme
Antananarivo, le***

Le Secrétaire Général du Gouvernement,

MAHONJO Hugues Laurent



FIADIDIANA NY REPOBLIKA

Volavolan-didim-panjakanalaharanafaha-2014 natao ho Fankatoavana ny Fifanarahana iraisam-pirenena tamin'ny taona 2001 mikasika ny Andraikitra Sivilly vokatry ny voina avy amin'ny solika amin'ny lakalin-tsambo, nolania tany Londres ny 23 marsa 2001.

NY FILOHAN'NY REPOBLIKA, FILOHAM-PANJAKANA,

Araka ny Lalàm-panorenana;

Araky ny Lalàna laharana faha/2014 tamin'ny manome alalana ny Fankatoavana ny Fifanarahana Irisampirenena Tamin'ny taona 2001 mikasika ny Andraikitra Sivilly vokatry ny voina avy amin'ny solika amin'ny lakalin-tsambo, izay nolania tao Londres ny 23 marsa 2001;

Araka ny Didim-panjakana laharana faha 2014-200 tamin'ny 11 Aprily 2014 nanendrena ny Praiminisitra, Lehiben'ny Governemanta;

Araka ny Didim-panjakana laharana faha 2014-235 tamin'ny 18 Aprily 2014 nanendrena ny mpikambana ao amin'ny Governemanta;

DIA MAMOAKA IZAO DIDIM-PANJAKANA IZAO :

Andininy **voalohany** :
Ankatoavinaetoamin'ny Repoblikan'IMadagasikarany Fifanarahana iraisam-pirenenatamin'ny taona 2001, mikasikany Andraikitra sivilly vokatry ny voina avy amin'ny solika amin'ny lakalin-tsambo, antsoina hoe Fifanarahana «Solikalakalin-tsambo», nolania tany Londres ny 23 marsa 2001, ny rijan-teny orijinaly amin'ny teny frantsay no hita, ao amin'ny tovan'ity didim-panjakana ity.

Article 2 : Havoaka amin'ny gazetim-panjakan'ny Repoblika izao Didim-panjakana izao.

Natao teto Antananarivo, faha

Avy amin'ny Filohan'ny Repoblika,
Filoham-Panjakana

RAJAONARIMAMPIANINA
Martial

Hery

NyPraministra, Lehiben'nyGovernemanta

KOLO CHRISTOPHE Laurent Roger

Ny Ministry nyTontoloianana, Ny Ministry ny
nyHaintontosyAla

RAMPARANY RAMANANA Anthelme

Pour ampliation conforme

Antananarivo, faha,

NySekreteraJeneralin'nyGovernemanta,

MAHONJO Hugues Laurent

CONVENTION INTERNATIONALE
DE 2001 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE (CONVENTION «
HYDROCARBURES DE SOUTE »)

Les Etats Parties à la présente Convention,

RAPPELANT l'article 194 de la Convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer, qui dispose que les Etats doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, RAPPELANT ÉGALEMENT l'article 235 de cette convention, qui dispose que, en vue d'assurer une indemnisation rapide et adéquate de tous dommages résultant de la pollution du milieu marin, les Etats doivent coopérer pour assurer le développement des règles pertinentes du droit international, NOTANT le succès de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour ce qui est de garantir une indemnisation des personnes qui subissent des dommages causés par la pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportés par mer en vrac à bord de navires, NOTANT ÉGALEMENT que la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses a été adoptée en vue de fournir une indemnisation convenable, prompte et efficace pour les dommages causés par des événements liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, RECONNAISSANT qu'il importe d'établir une responsabilité objective pour toutes les formes de pollution par les hydrocarbures qui soit liée à une limitation appropriée du montant de cette responsabilité, CONSIDÉRANT que des mesures complémentaires sont nécessaires pour assurer le versement d'une indemnisation convenable, prompte et efficace pour les dommages causés par la pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures de soute provenant de navires, DÉSIREUX d'adopter des règles et procédures internationales uniformes pour déterminer les questions de responsabilité et fournir une indemnisation adéquate dans de tels cas,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

Article 1^{er} . Définitions

Aux fins de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit.
2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit

- public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.
3. « Propriétaire du navire » signifie le propriétaire, y compris le propriétaire inscrit, l'affrèteur coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire.
4. « Propriétaire inscrit » signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un Etat et exploité par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression « propriétaire inscrit » désigne cette compagnie.
5. « Hydrocarbures de soute » signifie 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.
6. « Convention sur la responsabilité civile » signifie la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée.
7. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter le dommage par pollution.
8. « Evénement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage par pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage par pollution.
9. « Dommage par pollution » signifie :
- a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de soute 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.
10. « Etat d'immatriculation du navire » signifie, à l'égard d'un navire immatriculé, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé et, à l'égard d'un navire non immatriculé, l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon.
11. « Jauge brute » signifie la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage qui figurent à l'Annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.
12. « Organisation » signifie l'Organisation maritime internationale.
13. « Secrétaire général » signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Article 2. Champ d'application

La présente Convention s'applique exclusivement :

a) aux dommages par pollution survenus ;

i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat Partie, et

ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat Partie établie conformément au droit international ou, si un Etat Partie n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer

territoriale ;

b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à prévenir ou à limiter de tels dommages.

Article 3. Responsabilité du propriétaire du navire

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 3 et 4, le propriétaire du navire au moment d'un événement est responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute se trouvant à bord ou provenant du navire, sous réserve que, si un événement consiste en un ensemble de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier de ces faits.

2. Lorsque plus d'une personne sont responsables en vertu du paragraphe 1, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

3. Le propriétaire du navire n'est pas responsable s'il prouve :

a) que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou

b) que le dommage par pollution résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ; ou

c) que le dommage par pollution résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou d'autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

4. Si le propriétaire du navire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire du navire peut être exonéré intégralement ou partiellement de sa responsabilité envers ladite personne.

5. Aucune demande en réparation d'un dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire du navire autrement que sur la base de la présente Convention.

6. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire qui pourraient exister indépendamment de la présente Convention.

Article 4. Exclusions

1. La présente Convention ne s'applique pas à un dommage par pollution tel que défini dans la Convention sur la responsabilité civile, qu'une indemnisation soit due ou non au titre de ce dommage en vertu de cette convention.

2. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 3, les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial.

3. Un Etat Partie peut décider d'appliquer la présente Convention à ses navires de guerre ou autres navires visés au paragraphe 2, auquel cas il notifie sa décision au Secrétaire général en précisant les conditions et modalités de cette application.

4. En ce qui concerne les navires appartenant à un Etat Partie et utilisés à des fins commerciales, chaque Etat est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article 9 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'Etat souverain.

Article 5. Evénements mettant en cause deux ou plusieurs navires

Lorsqu'un événement met en cause deux ou plusieurs navires et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article 3, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article 6. Limitation de la responsabilité

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire du navire et de la personne ou des personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie financière de 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 que modifiée.

Article 7. Assurance obligatoire ou garantie financière

1. Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 immatriculé dans un Etat Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité pour dommages par pollution, pour un 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 conformément à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un Etat Partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. 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 ; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un Etat Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout Etat Partie. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe à la présente Convention et comporter les renseignements suivants :

- a) nom du navire, lettres ou numéro distinctifs et port d'immatriculation ;
- b) nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit ;
- c) numéro OMI d'identification du navire ;
- d) type et durée de la garantie ;
- e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de toute autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite ;
- f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la

garantie.

3. a) Un Etat Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2. Cette institution ou cet organisme informe cet Etat de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'Etat Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

b) Un Etat Partie notifie au Secrétaire général :

- i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui ;
- ii) le retrait d'une telle habilitation ; et
- iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général.

c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas maintenues. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'Etat au nom duquel le certificat avait été délivré.

4. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est pas l'anglais, l'espagnol, ou le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'Etat en décide ainsi, la langue officielle de cet Etat peut ne pas être utilisée.

5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un Etat Partie, auprès de l'autorité qui a délivré ou visé le certificat.

6. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat en vertu du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou de la garantie ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.

7. L'Etat d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

8. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant un Etat Partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres Etats ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des personnes dont émane la garantie financière aux fins de la présente Convention. Dans de tels cas, l'Etat Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'Etat qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.

9. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un Etat Partie sont acceptés par les autres Etats Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat Partie. Un Etat Partie peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré ou visé le

certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.

10. Toute demande en réparation d'un dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou l'autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire du navire serait fondé à invoquer (excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire du navire), y compris la limitation de la responsabilité en vertu de l'article 6. En outre, le défendeur peut, même si le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article 6, limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément au paragraphe 1. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire à se joindre à la procédure.

11. Un Etat Partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 14.

12. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Etat Partie veille à ce qu'en vertu de son droit national une assurance ou autre garantie correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre 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.

13. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un Etat Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 12 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent les ports ou les installations au large situés dans son territoire, sous réserve que l'Etat Partie qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2 ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les Etats Parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux Etats Parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 12.

14. Si un navire appartenant à un Etat Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet Etat et que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites conformément au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

15. Un Etat peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que le présent article ne s'applique pas aux navires exploités exclusivement à l'intérieur de la zone de cet Etat visée à l'article 2 a) i).

Article 8. Délais de prescription

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement consiste en un ensemble de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

Article 9. Tribunaux compétents

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone visée à l'article 2 a) ii) d'un ou de plusieurs Etats Parties, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou limiter tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans cette zone, des actions en réparation contre le propriétaire du navire, l'assureur ou l'autre personne fournissant la garantie financière pour la responsabilité du propriétaire du navire ne peuvent être présentées que devant les tribunaux de ces Etats Parties.
2. Un préavis raisonnable est donné à chaque défendeur pour toute action intentée en vertu du paragraphe 1.
3. Chaque Etat Partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation en vertu de la présente Convention.

Article 10. Reconnaissance et exécution des jugements

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 9, qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout Etat Partie, sauf :
 - a) si le jugement a été obtenu frauduleusement ; ou
 - b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.
2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque Etat Partie dès que les procédures requises dans cet Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Article 11. Clause de substitution

La présente Convention l'emporte sur les conventions qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle ; toutefois, le présent article n'affecte pas les obligations que les Etats Parties peuvent avoir, du fait de ces conventions, envers les Etats qui ne sont pas Parties à la présente Convention.

Article 12. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er octobre 2001 au 30 septembre 2002, et reste ensuite ouverte à l'adhésion.
2. Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par :
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ;
 - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou
 - c) adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention à l'égard de tous les actuels Etats Parties, ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard de ces Etats Parties, est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée par l'amendement.

Article 13. Etats ayant plus d'un régime juridique

1. S'il possède deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans la présente Convention, un Etat peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en présentant une autre déclaration à tout moment.
2. La déclaration est notifiée au Secrétaire général et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique la présente Convention.
3. Dans le cas d'un Etat Partie qui a fait une telle déclaration :
 - a) dans la définition du « propriétaire inscrit » donnée à l'article 1 4), les références à un Etat sont interprétées comme visant une telle unité territoriale ;
 - b) les références à l'Etat d'immatriculation d'un navire et, pour ce qui est d'un certificat d'assurance obligatoire, à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat, sont interprétées comme visant respectivement l'unité territoriale dans laquelle le navire est immatriculé et celle qui délivre ou vise le certificat ;
 - c) les références faites dans la présente Convention aux prescriptions du droit national sont interprétées comme visant les prescriptions du droit de l'unité territoriale pertinente ; et
 - d) les références faites dans les articles 9 et 10 aux tribunaux des Etats Parties et aux jugements qui doivent être reconnus dans ces Etats sont interprétées comme visant respectivement les tribunaux de l'unité territoriale pertinente et les jugements qui doivent être reconnus dans cette unité territoriale.

Article 14. Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur un an après la date à laquelle dix-huit Etats, y compris cinq Etats ayant chacun des navires dont la jauge brute totale n'est pas inférieure à 1 million, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2. 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.

Article 15. Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet Etat.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.
3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Article 16. Révision ou modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la présente Convention.
2. L'Organisation convoque une conférence des Etats Parties ayant pour objet de réviser ou de modifier la présente Convention à la demande du tiers au moins des Etats Parties.

Article 17. Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.
2. Le Secrétaire général :
 - a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré ;
 - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument, ainsi que de leur date ;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ;
 - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet ; et
 - iv) des autres déclarations et notifications faites en vertu de la présente Convention.
- b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

Article 18. Transmission à l'Organisation des Nations unies

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.

Article 19. Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT À LONDRES ce vingt-trois mars deux mille un.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

ANNEXE

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DE SOUTE

Délivré conformément aux dispositions de l'article 7 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

NOM DU NAVIRE	LETTRES OU numéro distinctifs	NUMÉRO OMI d'identification du navire	PORT d'immatriculation	NOM ET ADRESSE COMPLÈTE de l'établissement principal du propriétaire inscrit

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 7 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

Type de garantie :

Durée de la garantie :

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom :

Adresse :

***Le présent certificat est valable jusqu'au
Délivré ou visé par le Gouvernement de :***

(nom complet de l'Etat)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un Etat Partie se prévaut des dispositions de l'article 7 3).

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de (nom complet de l'Etat) par

(nom de l'institution ou de l'organisme)
A le
(lieu)(date)

(Signature et titre du fonctionnaire
qui délivre ou vise le certificat)

Notes explicatives : 1. En désignant l'Etat, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré. 2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles. 3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer. 4. Dans la rubrique « Durée de la garantie », il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet. 5. Dans la rubrique « Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants) », il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.