

Convention Internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

La « Convention Bunker » a été adoptée le 23 mars 2001 à Londres sous l'égide de l'OMI.

Le but de cette convention est de permettre une indemnisation rapide et convenable en cas de pollution par hydrocarbures de soute.

Sur le plan européen :

La convention ne permet pas à une organisation internationale de devenir partie à cette convention, ainsi la Communauté Européenne ne peut y adhérer.

La décision n°2002/732/CE du conseil du 19/09/2002 autorise les Etats membres à signer et ratifier la Convention Bunker de 2001.

En vertu de l'article 14 de la convention celle-ci entre en vigueur 1 an après la date à laquelle 18 Etats ont ratifié ladite convention.

Le 21/11/2007, le Sierra Leone est le 18^e pays à avoir adopté la Bunker Convention, qui entre donc en vigueur le 21/11/2008.

Conditions d'application

La pollution doit provenir d'un navire.

Notion très large puisqu'elle englobe *tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit.*

Néanmoins, les dispositions de la convention ne s'appliquent pas *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,* à moins que l'Etat n'en décide autrement.

La pollution doit provenir d'hydrocarbures de soute.

Article 1 § 5 convention de 2001:

« 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.

Dommmages concernés

Selon l'article 9 de la convention de 2001 les dommages par pollution signifient:

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 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.

Tel que rédigée, la convention de 2001 ne semble pas limiter les dommages à certaines catégories spécifiques.

Champs d'application

Selon l'article 2 de la convention de 2001

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.

Il y a donc :

Une notion territoriale (territoire, mer territoriale, ZEE)

Une notion matérielle (moyens mis en œuvre)

Régime de responsabilité

Le propriétaire est responsable de tout dommage par pollution causé par des hydrocarbures de soute.

La convention consacre la responsabilité de plein droit du propriétaire de navire, néanmoins cette responsabilité n'est pas canalisée.

Exclusion de sa responsabilité

Il s'agit des cas pour lesquels les conditions d'application de la convention s'appliquent, mais pour autant le propriétaire du navire va pouvoir écarter sa responsabilité s'il prouve:

- *que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ;*
- *que le dommage par pollution résulte du fait qu'un tiers a délibérément agi dans l'intention de causer un dommage;*
- *que le dommage par pollution résulte en totalité de la négligence d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable.*

La notion de propriétaire de navire est appréhendée de façon assez large puisqu'elle englobe :

- le propriétaire inscrit
- l'affréteur coque-nue
- l'armateur gérant
- l'exploitant du navire

Limitation de responsabilité

La convention Bunker de 2001 est rédigée sur le modèle de la CLC 1969 (Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures)

Elle retient donc le principe de responsabilité effective tout en la limitant.

La limite financière ne peut excéder le montant calculé conformément à la Convention de Londres du 19 novembre 1976 portant sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

Il s'agit de retenir les limitations établies selon la convention de 1976 sans appliquer pour autant le mécanisme de responsabilité issue de cette convention.

Les limites de responsabilité posées par la Convention de Londres du 19 novembre 1976 modifiées par le protocole de Londres du 02 mai 1996

Limitation de responsabilité selon la convention 1976 :

	Atteintes aux personnes	Autres créances
De 0 à 500 tjb	330 000 DTS	167 000 DTS
De 501 à 3000 tjb	500 DTS / tjb	167 DTS / tjb
De 3 001 à 30 000 tjb	333 DTS /tjb	167 DTS /tjb
De 30 001 à 70 000 tjb	250 DTS / tjb	125 DTS / tjb
> à 70 000 tjb	167 DTS / tjb	83 DTS /tjb

Limitation de responsabilité prévue par le protocole de 1996 :

	Atteintes aux personnes	Autres créances
De 0 à 2 000 tjb	2 millions DTS	1 million DTS
De 2 001 à 3 0000 tjb	800 DTS / tjb	400 DTS / tjb
De 30 001 à 70 000 tjb	600 DTS / tjb	300 DTS / tjb
> à 70 000 tjb	400 DTS / tjb	200 DTS /tjb

Exemples :

Navire/tjb	Convention 1976	Protocole 1996	ratio
30.000	5.093.500 Dts soit 6.010.330 Eur	12.200.000 Dts soit 14.396.000 Eur	248 %
40.000	6.343.500 Dts soit 7.485.330 Eur	15.200.000 Dts soit 17.936.000 Eur	239 %

Obligation d'assurance et de certificat

Tout navire immatriculé dans un État Partie à la Convention sur les hydrocarbures de soute, ou qui touche ou quitte un port situé sur le territoire d'un État Partie, et dont la jauge brute est supérieure à 1 000 (tjb), est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, et d'obtenir un certificat délivré par un État Partie attestant que cette assurance ou autre garantie financière est en cours de validité.

L'article 7 de la convention de 2001, n'entend pas pour autant exclure les navires de moins de 1000 tjb, mais uniquement les dispenser de l'obligation d'assurance.

- Lorsqu'un navire est immatriculé dans un État Partie à la Convention, un certificat doit alors être délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire.

- Lorsqu'un navire n'est pas immatriculé dans un Etat Partie à la Convention mais navigue en provenance ou à destination d'un Etat Partie, alors un certificat doit alors être délivré par l'autorité compétente de l'Etat touché par le navire.

Chaque État Partie veille à ce que, en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie couvre un navire d'une jauge brute supérieure à 1 000 qui touche ou quitte un port de son territoire, quel que soit son lieu d'immatriculation.

Cette obligation d'assurance va permettre que toute demande en réparation d'un dommage par pollution puisse 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.

Comparaison entre Convention de 2001 et la CLC 1969

La convention Bunker ayant été mise en place sur le calque de la convention LCL de 1969, des similitudes peuvent être relevées :

- obligation de contracter une assurance
- droit d'action directe contre les assureurs
- responsabilité objective

Néanmoins, contrairement à la convention LCL 1969, la responsabilité du propriétaire de navire n'est pas canalisée afin de permettre au juge de pouvoir trouver la partie capable de procéder aux indemnisations et réparer les dommages causés par une pollution d'hydrocarbures de soute lorsque plusieurs parties sont responsables.

Enfin la CLC s'applique aux dommages par pollutions des soutes de navire-citerne qui sont soumis à cette convention. Ainsi si la CLC a vocation à s'appliquer, alors la convention Bunker ne pourra s'appliquer.

La convention Bunker s'applique sauf si la CLC peut s'appliquer.

L'entrée en vigueur de la convention Bunker a permis d'établir un système de responsabilité et d'indemnisation à un niveau international, et ainsi pallier à l'absence de disposition concernant les dommages causés par pollution d'hydrocarbure de soute.

Cette convention s'inscrit dans l'arsenal juridique international mis en place depuis la convention CLC, et la convention HNS de 1996.

Cette convention s'accompagne de mesures annexes en vue de limiter la survenance de pollution, avec la mise en place de nouvelles réglementations sur la protection des soutes d'une capacité de plus de 600m³, et limiter la taille des soutes à 2.500m³

Au 31/01/2009, 34 pays ont ratifiés la convention représentant plus de la moitié du tonnage mondial.