

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 20 décembre 1975.
Enregistré à Présidence du Sénat le 26 février 1976.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale (1), sur le projet de loi relatif à la **responsabilité civile des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,***

Par M. Pierre MARCILHACY,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Léon Jozeau-Marigné, *président* ; Marcel Champeix, Baudouin de Hautecloque, Jean Sauvage, Jean Auburtin, *vice-présidents* ; Jacques Pelletier, Louis Virapoullé, Jacques Eberhard, *secrétaires* ; Jean Bac, René Ballayer, Roger Boileau, Pierre Bouneau, Philippe de Bourgoing, Raymond Brosseau, Pierre Carous, Félix Ciccolini, Charles de Cuttoli, Etienne Dailly, Yves Estève, Henri Fréville, Jean Geoffroy, François Giacobbi, Jean-Marie Girault, Paul Guillard, Léopold Heder, Pierre Jourdan, Pierre Marcilhacy, James Marson, André Mignot, Jean Nayrou, Marcel Nuninger, Guy Petit, Hubert Peyou, Maurice Pic, Paul Pillet, Pierre Schiélé, Edgar Tailhades, Jacques Thyraud.

Voir le numéro :

Sénat : 31 (1975-1976).

Responsabilité civile. — Pollution - Pétrole - Navigation maritime - Territoires d'Outre-Mer.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi n° 31 « relatif à la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », s'inscrit dans le cadre des mesures législatives rendues nécessaires par l'application de la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, ratifiée et publiée par la France, le 3 juillet 1975.

A la vérité, l'intitulé de ce projet de loi couvre mal son objectif réel, puisque, en réalité, il a pour unique objet de rendre obligatoire une assurance ou une garantie financière couvrant, pour partie au moins, la responsabilité d'un navire pétrolier en cas de fuite ou de rejets d'hydrocarbures.

De par la Convention de Bruxelles précitée, cette responsabilité est limitée à 2 000 F « Poincaré » par tonneau de jauge et à 210 millions des mêmes francs au total.

On peut imaginer que le jeu de cette garantie financière serait fort insuffisant dans le cas d'un sinistre très important qui pourrait se produire par le fait d'un des gros pétroliers actuellement en circulation ou en chantier.

Pour la couverture de ce risque exceptionnel, il fallait envisager la mise en place d'un Fonds international d'indemnisation. Tel est l'objet d'une convention, conclue le 18 décembre 1971, mais que la France n'a pas encore signée, ce qui apparaît comme éminemment regrettable.

En effet, notre pays risque ainsi de se priver de jouer un rôle utile dans la gestion de ce fonds international, et cela à un moment où il apparaît de plus en plus que les problèmes de la mer ne peuvent être résolus que par des accords internationaux aussi larges que possible.

Qu'on le veuille ou non, les espaces marins, s'ils appartiennent à tout le monde, ne peuvent plus être considérés comme échappant à certaines règles juridiques, notamment en ce qui concerne la responsabilité civile pour les dégâts occasionnés, d'abord, à la mer elle-même.

Le projet de loi que la Commission des lois vous demande présentement de voter, après un article premier qui précise les limites et conditions de la responsabilité civile des navires, conformément à la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969, comporte des dispositions qui tendent toutes à sanctionner le défaut d'assurance des navires, et ce dans la limite de la compétence territoriale de notre pays, c'est-à-dire quand lesdits navires abordent les ports français.

Il convient ici de remarquer que cette compétence à l'intérieur de nos eaux territoriales ne vise pas les faits dommageables qui peuvent se produire en haute mer, mais simplement la recherche et la constatation des infractions à l'obligation d'assurance.

La Commission des Lois s'est spécialement attachée à expliciter certaines questions délicates de compétence territoriale. Elle a également proposé que les contrevenants puissent se voir infliger des amendes supérieures à celles initialement prévues, estimant qu'il ne fallait pas que certains fraudeurs puissent préférer le règlement d'une amende aux frais nécessairement lourds occasionnés par la constitution d'une assurance.

Dans l'ensemble, ce projet de loi est apparu comme l'expression très exacte des dispositions des alinéas 10 et 11 de l'article VII de la Convention de Bruxelles. Il constitue un des instruments indispensables pour la couverture tant nationale qu'internationale d'un risque certain mis en évidence spécialement par la catastrophe du *Torrey Canyon*.

On ne peut que souhaiter que les Etats responsables poursuivent leurs efforts en vue tant de reconnaître la responsabilité de leurs navires en haute mer que de prendre l'engagement d'assurer la réparation de dommages causés en exerçant, à l'égard des navires dont ils ont la responsabilité de par la loi du pavillon, les rigueurs de leur législation nationale.

Sous réserve des quelques amendements ci-après exposés et commentés, votre Commission des Lois vous demande d'adopter le projet de loi n° 31.

EXAMEN DES ARTICLES

Texte du projet de loi.

PROJET DE LOI

relatif à la responsabilité civile des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Article premier.

Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de ce navire dans les conditions et limites déterminées par la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'application de la présente loi, les termes ou expressions « propriétaire », « navire », « événement », « dommages par pollution » et « hydrocarbures » s'entendent au sens qui leur est donné à l'article premier de la Convention mentionnée à l'alinéa précédent.

Propositions de la commission.

PROJET DE LOI

relatif à la responsabilité civile et à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Article premier.

Sans modification.

Observations. — Cet article pose le principe de la **responsabilité civile des propriétaires** de navires transportant des hydrocarbures en vrac. Il s'agit là d'une responsabilité spécifique, par opposition à la responsabilité générale établie par la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer. Il convient en particulier de noter que la limitation de responsabilité, fixée par la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 à laquelle le projet de loi qui nous est soumis fait référence, est égale au double de celle qui est établie par l'article 58 de la loi du 3 janvier 1967 précitée (soit 2 000 F « Poincaré » par tonneau de jauge au lieu de 1 000 F). Cette responsabilité civile s'étend à tous les dommages survenus sur le territoire ou la mer territoriale des Etats contractants, qu'ils résultent d'un accident (fuite) ou d'une opération de dégazage volontaire (rejet).

Le deuxième alinéa renvoie aux définitions contenues à l'article premier de la Convention du 29 novembre 1969 pour la détermination exacte du sens des termes spécifiques figurant dans le projet de loi.

Il est proposé d'adopter cet article sans modification.

Texte du projet de loi.

Art. 2.

Sous réserve des dispositions de la Convention internationale mentionnée à l'article précédent relatives aux navires qui sont la propriété de l'Etat, le propriétaire d'un navire immatriculé dans un port français et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut laisser commercer ce navire s'il ne justifie, dans les conditions déterminées par l'article VII de cette Convention, d'une assurance ou d'une garantie financière à concurrence, par événement, du montant de sa responsabilité.

Art. 3.

Quel que soit son lieu d'immatriculation, aucun navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut avoir accès aux ports français ou à des installations terminales situées dans les eaux territoriales ou intérieures françaises, ni les quitter, s'il n'est muni d'un certificat établissant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couverte par une assurance ou une garantie financière, dans les conditions prévues au I de l'article VII de la Convention susmentionnée. Si le navire est la propriété d'un Etat, il doit être fourni un certificat justifiant que la responsabilité de cet Etat est couverte dans les limites fixées au I de l'article V de ladite Convention.

Art. 4.

Les dispositions de l'article précédent ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial d'Etat.

Propositions de la commission.

Art. 2.

Sans modification.

Art. 3.

Quel que soit son lieu...

... conditions prévues au *paragraphe 1* de l'article VII de la Convention susmentionnée. Si le navire est la propriété d'un Etat, il doit être *muni d'un* certificat...

... limites fixées au *paragraphe 1* de l'article V de ladite Convention.

Art. 4.

Sans modification.

Observations. — Conformément aux dispositions des alinéas 10 et 11 de l'article VII de la Convention de Bruxelles, les articles 2 et 3 font obligation aux propriétaires des navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac de justifier d'une assurance spécifique. Cette obligation vaut aussi bien pour les navires immatriculés dans un port français (**que « leur propriétaire ne peut laisser commercer »**) que pour les navires étrangers, quel que soit leur lieu d'immatriculation (**qui ne peuvent ni avoir accès aux ports français ni les quitter**) ; tous doivent être munis d'un certificat attestant que leur responsabilité est couverte à concurrence de la limitation fixée au premier alinéa de l'article V de la Convention. Cette limitation, ainsi qu'il a été dit précédemment, est de 2 000 F par tonneau de jauge nette, sans que le montant total puisse excéder 210 millions de francs.

Quant à l'article 4, il précise que les navires de guerre sont exonérés de l'obligation d'assurance prévue par la loi, ce qui est l'application pure et simple de l'article XI de la Convention.

Sur le fond, ces dispositions ne soulèvent pas de problème particulier. Il a cependant paru utile à votre commission d'apporter quelques modifications de forme à l'article 3 :

— deux d'entre elles (les mots « paragraphe 1 ») pour aligner les termes de la loi sur ceux de la Convention ;

— la troisième pour préciser une notion quelque peu vague du projet de loi. Aux mots « il doit être fourni », qui recouvrent une action dont on ne sait ni par qui ni comment elle s'exerce, il paraît préférable de substituer les mots : « il (sous-entendu le navire) doit être muni d'un certificat », ce qui est plus clair et permet de plus d'utiliser le même terme que celui qui est employé à la phrase précédente.

Texte du projet de loi.

Art. 5.

Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente loi les administrateurs des affaires maritimes, les officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, les inspecteurs mécaniciens de la Marine marchande, les techniciens experts du service de la sécu-

Propositions de la commission.

Art. 5.

Indépendamment...

Texte du projet de loi.

rité de la navigation maritime, les officiers de port et officiers de port adjoints, les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes, les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés aux services maritimes ainsi que les agents desdits services commissionnés à cet effet, les agents des douanes et, à l'étranger, les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires.

Propositions de la commission.

... et, à l'étranger, *en ce qui concerne les navires immatriculés dans un port français*, les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires.

Observations. — Cet article a pour objet de déterminer les fonctionnaires habilités à rechercher et constater les infractions à l'obligation d'assurance. La liste en est longue et a été soumise aux observations des services compétents et du Conseil d'Etat. Elle n'appelle pas de remarque particulière sinon en ce qui concerne les consuls de France. En effet, il n'est pas impensable qu'à la suite d'un sinistre particulièrement grave, le Gouvernement français envisage de demander au consul territorialement concerné de vérifier si le navire responsable, même étranger, était bien muni du certificat d'assurance prévu à l'article 3. En fait une telle attitude, qui pourrait être justifiée par les exigences de l'opinion publique, ne manquerait pas de provoquer un incident diplomatique. C'est pourquoi, pour éviter toute tentation, il est proposé de rappeler que la compétence des consuls français est limitée aux seuls navires immatriculés dans les ports français.

Tel est l'objet de l'**amendement** déposé à la fin de cet article.

Texte du projet de loi.

Art. 6.

Les procès-verbaux dressés conformément à l'article 5 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation.

Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur, qui en adresse en même temps copie aux services intéressés.

Propositions de la commission.

Art. 6.

Sans modification.

Observations. — Il s'agit là de dispositions conformes au droit commun, qui n'appellent pas de remarques particulières, sinon pour apporter une précision de vocabulaire : l'affirmation est une déclaration faite sous serment.

Texte du projet de loi.

Art. 7.

Les infractions aux dispositions de la présente loi sont jugées, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui de la résidence de l'auteur de l'infraction.

Est en outre compétent, soit le tribunal dans le ressort duquel le navire est immatriculé s'il est français, soit celui dans le ressort duquel le navire peut être trouvé s'il est étranger.

A défaut d'autre tribunal, le tribunal de Paris est compétent.

Propositions de la commission.

Art. 7.

Les infractions aux dispositions de la présente loi sont jugées, *pour les navires français*, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui de la résidence de l'auteur de l'infraction, soit enfin par celui dans le ressort duquel le navire est immatriculé.

Si le navire est étranger, les infractions aux dispositions de la présente loi sont jugées, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui dans le ressort duquel le navire peut être trouvé.

Alinéa supprimé.

Observations. — Cet article précise quels sont les tribunaux compétents pour juger des infractions à l'obligation d'assurance prévue par le présent projet de loi. Le texte qui nous est soumis donne compétence générale soit au tribunal du lieu de l'infraction, soit à celui de la résidence de l'auteur de l'infraction.

Si cette compétence générale ne soulève pas de difficultés pour les propriétaires des navires français, il n'en est pas de même en ce qui concerne ceux des navires étrangers. Que veut dire en effet la notion de résidence, alors que dans beaucoup de cas il s'agit d'une simple « boîte aux lettres » ? C'est pourquoi, afin d'éviter des difficultés contentieuses, il est proposé de supprimer la compétence du tribunal de la résidence en ce qui concerne les propriétaires des navires étrangers. Cette suppression entraîne une rédaction différente des deux premiers alinéas de l'article, rédaction qui distingue de façon nette le cas des navires français de celui des navires étrangers.

Enfin, il est proposé, dans un deuxième **amendement**, de supprimer la compétence du tribunal de Paris, certes résiduelle, mais qui pourrait elle aussi être source de complications, voire d'erreurs de procédure préjudiciables à la bonne marche de la justice.

Texte du projet de loi.

Art. 8.

Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions des articles 2 et 3 de la présente loi sera puni d'une amende de 2 000 à 100 000 F.

Propositions de la commission.

Art. 8.

Les infractions aux dispositions des articles 2 et 3 de la présente loi seront punies d'une amende de 2 000 à 500 000 F.

Observations. — Cet article a trait aux peines d'amende susceptibles d'être infligées en conséquence du non-respect de l'obligation d'assurance. Tout d'abord il convient de noter que le montant maximum de l'amende, tel qu'il figure dans le texte du projet est relativement bas, eu égard au coût annuel de l'assurance (80 000 F environ); c'est pourquoi il est proposé de porter le plafond des amendes de 100 000 F à 500 000 F. Ensuite, il apparaît que les termes « quiconque » et « sciemment » peuvent donner lieu à des interprétations et par conséquent provoquer des incidents de procédure. C'est pourquoi il est proposé de rédiger plus simplement le début de cet article en faisant seulement référence aux infractions. Telles sont les raisons qui ont conduit votre commission à proposer une rédaction différente pour cet article.

Texte du projet de loi.

Art. 9.

La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer.

Art. 10.

Un décret en Conseil d'Etat détermine, en tant que de besoin, les conditions d'application de la présente loi.

Propositions de la commission.

Art. 9.

Sans modification.

Art. 10.

Sans modification.

Observations. — Ces deux articles se justifient par leur texte même et n'appellent d'observations particulières ni sur le fond ni sur la forme.

AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

Art. 3.

Amendements : Rédiger comme suit la fin de cet article :

... dans les conditions prévues au paragraphe 1 de l'article VII de la Convention susmentionnée. Si le navire est la propriété d'un Etat, il doit être muni d'un certificat justifiant que la responsabilité de cet Etat est couverte dans les limites fixées au paragraphe 1 de l'article V de ladite Convention.

Art. 5.

Amendement : Rédiger comme suit la fin de cet article :

... et, à l'étranger, en ce qui concerne les navires immatriculés dans un port français, les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires.

Art. 7.

Amendement : Rédiger comme suit les deux premiers alinéas de cet article :

Les infractions aux dispositions de la présente loi sont jugées, pour les navires français, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui de la résidence de l'auteur de l'infraction, soit enfin par celui dans le ressort duquel le navire est immatriculé.

Si le navire est étranger, les infractions aux dispositions de la présente loi sont jugées, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction soit par celui dans le ressort duquel le navire peut être trouvé.

Amendement : Supprimer le dernier alinéa de cet article.

Art. 8.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

Les infractions aux dispositions des articles 2 et 3 de la présente loi seront punies d'une amende de 2 000 F à 500 000 F.

Intitulé du projet de loi.

Amendement : Rédiger comme suit l'intitulé du projet de loi :

Projet de loi relatif à la responsabilité civile et à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

Article premier.

Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages par pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de ce navire dans les conditions et limites déterminées par la Convention internationale de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Pour l'application de la présente loi, les termes ou expressions « propriétaire », « navire », « événement », « dommages par pollution » et « hydrocarbures » s'entendent au sens qui leur est donné à l'article 1^{er} de la Convention mentionnée à l'alinéa précédent.

Art. 2.

Sous réserve des dispositions de la Convention internationale mentionnée à l'article précédent relatives aux navires qui sont la propriété de l'Etat, le propriétaire d'un navire immatriculé dans un port français et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut laisser commercer ce navire s'il ne justifie, dans les conditions déterminées par l'article VII de cette Convention, d'une assurance ou d'une garantie financière à concurrence, par événement, du montant de sa responsabilité.

Art. 3.

Quel que soit son lieu d'immatriculation, aucun navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne peut avoir accès aux ports français ou à des installations terminales situées dans les eaux territoriales ou intérieures

françaises, ni les quitter, s'il n'est muni d'un certificat établissant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couverte par une assurance ou une garantie financière, dans les conditions prévues au I de l'article VII de la Convention susmentionnée. Si le navire est la propriété d'un Etat, il doit être fourni un certificat justifiant que la responsabilité de cet Etat est couverte dans les limites fixées au I de l'article V de ladite Convention.

Art. 4.

Les dispositions de l'article précédent ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement à un service non commercial d'Etat.

Art. 5.

Indépendamment des officiers et agents de police judiciaire, sont habilités à rechercher et à constater les infractions aux dispositions de la présente loi les administrateurs des affaires maritimes, les officiers d'administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritime, les inspecteurs mécaniciens de la Marine marchande, les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime, les officiers de port et officiers de port adjoints, les agents de la police de la navigation et de la surveillance des pêches maritimes, les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées et les ingénieurs des travaux publics de l'Etat affectés aux services maritimes ainsi que les agents desdits services commissionnés à cet effet, les agents des douanes et, à l'étranger, les consuls de France à l'exclusion des agents consulaires.

Art. 6.

Les procès-verbaux dressés conformément à l'article 5 de la présente loi font foi jusqu'à preuve du contraire et ne sont pas soumis à l'affirmation.

Ils sont transmis immédiatement au procureur de la République par l'agent verbalisateur, qui en adresse en même temps copie aux services intéressés.

Art. 7.

Les infractions aux dispositions de la présente loi sont jugées, soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par celui de la résidence de l'auteur de l'infraction.

Est en outre compétent, soit le tribunal dans le ressort duquel le navire est immatriculé s'il est Français, soit celui dans le ressort duquel le navire peut être trouvé s'il est étranger.

A défaut d'autre tribunal, le tribunal de Paris est compétent.

Art. 8.

Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions des articles 2 et 3 de la présente loi sera puni d'une amende de 2 000 à 100 000 F.

Art. 9.

La présente loi est applicable aux Territoires d'Outre-Mer.

Art. 10.

Un décret en Conseil d'Etat détermine, en tant que de besoin, les conditions d'application de la présente loi.

ANNEXE



ANNEXE

CONVENTION INTERNATIONALE

Sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Les Etats parties à la présente Convention,

Conscients des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac,

Convaincus de la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires,

Désireux d'adopter des règles et des procédures uniformes sur le plan international pour définir les questions de responsabilité et garantir en de telles occasions une réparation équitable,

sont convenus des dispositions suivantes :

Article I^{er}.

Au sens de la présente Convention :

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

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 » 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 de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression « propriétaire » désigne cette compagnie.

4. « Etat d'immatriculation du navire » signifie, à l'égard des navires immatriculés, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé et, à l'égard des navires non immatriculés, l'Etat dont le navire bat pavillon.

5. « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

6. « Dommage par pollution » signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.

7. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

8. « Evénement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.

9. « Organisation » signifie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article II.

La présente Convention s'applique exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale d'un Etat contractant, ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Article III.

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution :

a) 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) Résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) Résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un Gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

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

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article IV.

Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article III, solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article V.

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement de 2 000 F par tonneau de jauge du navire. Toutefois ce montant total ne peut en aucun cas excéder 210 millions de francs.

2. Si l'événement est causé par une faute personnelle du propriétaire, ce dernier n'est pas recevable à se prévaloir de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article.

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article IX. Ce fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'Etat contractant sur le territoire duquel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorisé compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

9. Le franc mentionné dans cet article est une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds doit être constitué ; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date de constitution du fonds.

10. Aux fins du présent article, on entend par jauge du navire la jauge nette, augmentée du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils moteurs, a été déduit de la jauge brute pour déterminer la jauge nette. Lorsqu'il s'agit d'un navire qui ne peut être jaugé conformément aux règles usuelles de jaugeage, la jauge est réputée égale à 40 % du poids, exprimé en tonnes de 2 240 livres, des hydrocarbures que le navire peut transporter.

11. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même en cas de faute personnelle du propriétaire mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire du navire.

Article VI.

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article V et est en droit de limiter sa responsabilité :

a) Aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire ;

b) Le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Article VII.

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat 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, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré pour chaque navire. Il est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation qui doit s'assurer que le navire satisfait aux dispositions du paragraphe 1 du présent article. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants :

- a) Nom du navire et port d'immatriculation ;
- b) Nom et lieu du principal établissement du propriétaire ;
- c) Type de garantie ;
- d) Nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite ;
- e) La période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application 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 citée au paragraphe 4 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

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

7. Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un Etat contractant sont reconnus par d'autres Etats contractants à toutes les fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats délivrés et visés par eux-mêmes. Un Etat contractant peut à tout moment demander à l'Etat d'immatriculation de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, 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 contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

10. Un Etat contractant n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application du paragraphe 2 ou 12 du présent article.

11. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Etat contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1^{er} du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12. Si un navire qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article V, paragraphe 1^{er}. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

Article VIII.

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où 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 s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Article IX.

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire y compris la mer territoriale d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ces territoires y compris la mer territoriale, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces Etats contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque Etat contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article V, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article X.

1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans tout autre Etat contractant, sauf :

- a) Si le jugement a été obtenu frauduleusement ;
- b) Si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1^{er} du présent article est exécutoire dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Article XI.

1. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'Etat.

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

Article XII.

La présente Convention l'emporte sur les Conventions internationales 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, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces Conventions.

Article XIII.

1. La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'au 31 décembre 1970 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au statut de la Cour internationale de justice peuvent devenir parties à la présente Convention par :

- a) Signature sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation ;
- b) Signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation,

ou :

- c) Adhésion.

Article XIV.

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention en vigueur à l'égard de tous les Etats contractants à la Convention ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits Etats contractants, est réputé s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

Article XV.

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les Gouvernements de huit Etats, dont cinq représentent des Etats ayant chacun au moins 1 million de tonneaux de jauge brute en navires-citernes, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Article XVI.

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats contractants après qu'elle est entrée en vigueur à son égard.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Article XVII.

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Etat contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, consulte dès que possible les autorités compétentes de ce territoire ou prend toute autre mesure appropriée, pour lui étendre l'application de la présente Convention et, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître qu'une telle extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou tout Etat contractant ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article, peut à tout moment après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire faire connaître, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article XVIII.

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Article XIX.

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation :

a) Informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

- i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus ;
- ii) de tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu ;
- iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article XVII et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin.

b) Transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y adhèrent.

Article XX.

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

Article XXI.

~~La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole, qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.~~

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

Fait à Bruxelles, le 29 novembre 1969.

Suivent les signatures.

Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Etabli conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

NOM du navire.	L E T T R E S ou numéros distinctifs.	P O R T d'immatriculation.	N O M et adresse du propriétaire.

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Type de la garantie :

Durée de la garantie :

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et (ou) de la personne (ou des personnes) ayant apporté une garantie financière :

Nom :

Adresse :

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le Gouvernement de

(Nom complet de l'Etat.)

Fait à, 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.