



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 5277

Projet de loi modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

Date de dépôt : 15-01-2004

Date de l'avis du Conseil d'État : 22-02-2005

Auteur(s) : Madame Lydie Polfer, Ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur

Liste des documents

| Date | Description | Nom du document | Page |
|-------------|---|------------------------|-------------|
| 27-05-2005 | Résumé du dossier | Résumé | <u>3</u> |
| 15-01-2004 | Déposé | 5277/00 | <u>5</u> |
| 22-02-2005 | Avis du Conseil d'Etat (22.2.2005) | 5277/01 | <u>158</u> |
| 11-04-2005 | Rapport de commission(s) : Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration Rapporteur(s) : Monsieur Marc Angel | 5277/02 | <u>163</u> |
| 24-05-2005 | Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (24-05-2005) Evacué par dispense du second vote (24-05-2005) | 5277/03 | <u>168</u> |
| 31-12-2005 | Publié au Mémorial A n°89 en page 1655 | 5277 | <u>171</u> |

Résumé

Résumé du projet de loi 5277

Le présent projet de loi a pour objet de modifier et de compléter la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales et complète ainsi la législation maritime luxembourgeoise. En effet, plusieurs conventions de l'organisation maritime internationale (OMI), du Comité maritime international (CMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT) auxquelles le Luxembourg a adhéré ont fait l'objet de modifications et de mises à jour importantes.

Parmi les conventions récemment signées figurent notamment la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute et la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires de l'OMI respectivement la Convention N° 178 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer de l'OIT.

Parmi les protocoles signés par le Luxembourg figurent notamment le protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif, tel qu'amendé (Marpol Prot 97) de l'OMI, le protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (CLC Prot 92) de l'OMI, le protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (FIPOI Prot 92) de l'OMI ou encore le protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (LDC 72) de l'OMI.

5277/00

N° 5277

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

PROJET DE LOI

modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990
portant approbation de certaines conventions internationales
en matière maritime

* * *

*(Dépôt: le 15.1.2004)***SOMMAIRE:**

| | <i>page</i> |
|--|-------------|
| 1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (12.1.2004) | 1 |
| 2) Exposé des motifs..... | 2 |
| 3) Texte du projet de loi | 3 |
| 4) Commentaire des articles | 5 |

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.— Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur est autorisée à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

Palais de Luxembourg, le 12 janvier 2004

*Le Ministre des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur,*

Lydie POLFER

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet de procéder à une modernisation importante de la législation maritime luxembourgeoise. Ces changements sont induits par des évolutions notables dans le secteur maritime au plan international ces dernières années. Ainsi la modernisation de notre législation passe-t-elle par une adhésion à des conventions internationales plus récentes.

Un deuxième projet de loi portant modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois et de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales est en voie de finalisation.

Quatre-vingt-dix pour cent du commerce extérieur de l'Union européenne transite par la mer. Ceci pour souligner l'importance du secteur maritime et du droit y relatif. Ce droit est spécifique à bien des égards. Techniquement le commerce maritime évolue dans un milieu hostile qu'est la mer de sorte qu'on parle de l'aventure maritime. Le droit maritime connaît des institutions que ne connaît nul autre domaine du droit, telles les règles en matière d'assistance et de sauvetage marquées par une rémunération attrayante du sauveteur. La haute mer est un espace de liberté où règne la loi du plus fort. Le droit maritime fortement marqué par la „common law anglaise“ connaît des règles simples et pragmatiques. Si les spécificités du droit maritime comme celles en matière de responsabilité connaissent toutes des explications historiques, l'évolution des techniques et le développement d'autres modes de transports voire le transport multimodal ont pour effet de sortir le transport maritime et son droit du vase clos dans lequel il a existé. Des accidents importants ou encore des pollutions importantes ont pour effet de faire évoluer les réglementations de manière notable.

Il existe aujourd'hui au plan international un ensemble de règles techniques très étendu concernant la construction, la stabilité, l'équipement des navires, ainsi que la qualification des équipages et les conditions de vie et de travail à bord. Sans ces règles, le nombre d'accidents maritimes serait considérablement plus élevé. Toutefois, quelle que soit la qualité de ces normes de sécurité, elles ne pourront jamais conduire au risque zéro et ce d'autant plus qu'elles ne sont pas appliquées avec la même rigueur par tous les Etats dont les navires battent le pavillon. Face à ce constat le contrôle par les Etats du port s'est fortement développé ces dernières années.

Le contrôle par l'Etat du port ne suffit pas non plus à venir à bout du phénomène des navires sous-normes. Le contrôle par l'Etat du port présente une lacune non négligeable. En effet, les contrôles ne sont effectués que lors des escales portuaires. Malgré le développement d'outils de sélection toujours plus affinés, tels que le coefficient de ciblage, il reste possible que certains navires échappent pendant un certain temps aux mailles de ce filet. Ni les règles de sécurité s'imposant aux Etats du pavillon, ni le contrôle par l'Etat du port ne sont donc suffisants pour prémunir un Etat contre le risque d'accident ou de pollution de son littoral. Il importe donc, qu'en tant qu'Etats côtiers, les Etats se donnent les moyens de mieux surveiller et contrôler le trafic qui transite au large de leurs côtes, afin de protéger leurs citoyens, leur économie et leur environnement contre les conséquences catastrophiques éventuelles d'un accident maritime.

Les conditions d'exercice de la surveillance et du contrôle du trafic en mer ont fortement évolué durant les dernières années, tant sur le plan juridique que sur le plan technologique.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 codifie l'équilibre entre les compétences des Etats côtiers, des Etats du pavillon et des Etats du port, dans un sens qui reste largement protecteur du principe de la liberté de la navigation, mais qui marque par rapport au droit antérieur une nette extension des compétences de l'Etat côtier. C'est principalement pour lutter contre les risques de pollution que l'Etat côtier s'est vu confier des compétences importantes, aussi bien en ce qui concerne sa mer territoriale que sa zone économique exclusive.

Depuis la catastrophe du Prestige, un débat encore plus vaste sur l'ensemble de ces règles et leurs fondements est ouvert au sein des enceintes internationales. Les discussions portent principalement sur le régime actuel de la responsabilité, les zones de refuge, l'organisation des sauvetages et la possibilité pour les Etats côtiers de bannir certains navires de leur zone économique exclusive.

Le droit international a connu plusieurs autres évolutions depuis cette date, notamment au travers des modifications successivement apportées à la Convention SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer). Le chapitre V de SOLAS, consacré à la sécurité de la navigation, fait actuellement l'objet d'un processus de refonte. Le nouveau chapitre V contiendra des dispositions détaillées

portant notamment sur les systèmes d'organisation de trafic, les systèmes de comptes-rendus de navires, prévoyant l'obligation pour les navires de signaler leur passage dans une zone particulière en transmettant un certain nombre d'informations à des autorités côtières chargées de recevoir de tels comptes-rendus.

Pour tenir compte de la ratification de la Convention de l'OIT No 178 sur l'inspection du travail qui est devenue nécessaire suivant l'estime du Gouvernement, il est prévu dans une première approche de faire fonctionner ces mécanismes de la même façon que les inspections actuellement pratiquées. Il sera précisé dans le projet de loi portant notamment modification de la loi modifiée du 9 novembre 1990 que les compétences en matière de contrôles sociaux à bord des navires sont confiées au Commissariat.

Les modifications à apporter à la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime concernent d'une part l'ajout de protocoles plus récents aux conventions existantes et d'autre part la ratification de nouvelles conventions réglementant de nouveaux domaines. Ces conventions sont plus amplement décrites dans le commentaire des articles. Il est à noter qu'avec l'activité législative importante de la Communauté européenne dans le domaine maritime ces dix dernières années, certains domaines relèvent à présent, en tout ou en partie, de la compétence communautaire.

Le présent projet de loi a été préparé par le Commissariat aux affaires maritimes, sous la tutelle du Ministère des Transports. Le Ministère des Affaires Etrangères, quant à lui assurera le suivi législatif.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. I.– La loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime est modifiée comme suit:

1) Conventions de l'organisation maritime internationale (OMI)

Le troisième tiret est complété comme suit:

- Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif, tel qu'amendé (Marpol Prot 97).

Le septième tiret est complété comme suit:

- Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (CLC Prot 92).
- Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (FIPOL Prot 92).

Le huitième tiret est complété comme suit:

- Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Le onzième tiret est complété comme suit:

- Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (LDC 72).

Les tirets suivants sont ajoutés:

- Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC 76);
- Protocole de 1996 modifiant la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC Prot 96);
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute;
- Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (AFS).

2) Conventions du Comité maritime international (CMI)

Le neuvième tiret mentionnant la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer de 1957 avec le protocole de 1979 est à supprimer.

3) Conventions de l'Organisation internationale du travail

Les conventions suivantes sont ajoutées:

14. Protocole No 147 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima) 1976;
15. Convention No 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires) 1970;
16. Convention No 178 sur l'inspection du travail (gens de mer) 1996;
17. Convention No 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 et les mesures de mise en oeuvre.

Art. II.– Lors du dépôt des instruments de ratification de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, le Luxembourg fera les déclarations et réserves suivantes:

„Le Luxembourg, dans ses relations mutuelles avec les Etats membres de la Communauté européenne soumis à la réglementation communautaire en la matière, applique la réglementation communautaire relative à la compétence judiciaire, pour autant que le dommage par pollution soit survenu dans une zone géographique, visée à l'article 2 de la Convention, d'un Etat membre de la Communauté européenne, et que le défendeur soit domicilié dans un Etat membre de la Communauté européenne.

Les décisions visées à l'article 10, paragraphe 1 de la Convention, lorsqu'elles sont rendues par le tribunal d'un Etat membre de la Communauté européenne soumis à la réglementation communautaire en la matière, sont reconnues et exécutées au Grand-Duché du Luxembourg, conformément à la réglementation communautaire.“

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article I

Par la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime, le Luxembourg a adhéré aux principales conventions maritimes. Certaines de ces conventions ont fait l'objet de modifications et mises à jour importantes. D'autres conventions couvrent des domaines jadis non réglementés au plan international. L'emprise du droit communautaire s'est fortement développée ces dernières années surtout ce qui exigera la formulation de réserves pour certaines conventions en y adhérant.

1) Conventions de l'organisation maritime internationale (OMI)

Le Protocole de 1997 (Annexe VI de la Convention MARPOL 73/78 – Règles relatives à la prévention de la pollution de l'air par les navires)

Le Protocole de 1997 à la Convention MARPOL 73/78 a été adopté à l'Organisation Maritime Internationale le 26 septembre 1997. Les nouvelles règles, lorsqu'elles entreront en vigueur limiteront les teneurs en oxyde de soufre (SO) et en oxyde d'azote (NO_x) provenant des gaz d'échappement des navires et interdira les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

La nouvelle Annexe VI mentionne une teneur en soufre des émissions des navires du fuel-oil de 4,5% m/m au plan mondial. L'OMI est chargée de contrôler la teneur en soufre moyenne mondiale des combustibles une fois que le protocole sera en vigueur.

L'Annexe VI contient des dispositions prévoyant l'établissement de zones de contrôle des émissions de SO_x spéciales où le contrôle des émissions de soufre sera plus rigoureux. Dans ces zones, la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires ne doit pas dépasser 1,5% m/m. A défaut, les navires doivent s'équiper d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement ou utiliser toute autre technique pour limiter les émissions de SO_x.

L'Annexe VI interdit les émissions délibérées de substances qui appauvrissent la couche d'ozone, lesquelles comprennent les halons et les chlorofluorocarbones (CFC). Les nouvelles installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites sur tous les navires. Mais les nouvelles installations qui contiennent des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) sont autorisées jusqu'au 1er janvier 2020.

Les prescriptions du protocole de l'OMI sont conformes au Protocole de Montréal de 1987, tel que modifié à Londres en 1990. Le Protocole de Montréal est un traité international relatif à l'environnement, élaboré sous les auspices des Nations Unies, en vertu duquel les nations ont accepté de réduire la consommation et la production de CFC en vue de protéger la couche d'ozone.

L'Annexe VI fixe des limites aux émissions d'oxydes d'azote (NO_x) des moteurs diesel. Un Code technique sur les NO_x, de caractère obligatoire et devant être mis au point par l'OMI, déterminera la manière de mettre ces limites en pratique.

Enfin, cette Annexe VI interdit également l'incinération à bord de certains produits, tels que les matériaux contaminés utilisés pour le conditionnement et les biphényles polychlorés (PCB).

Le protocole entrera en vigueur 12 mois après qu'il a été accepté par 15 Etats dont les flottes représentent au moins 50% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce. Au 31 janvier 2003, 8 Etats (Bahamas, Bangladesh, Danemark, Libéria, les îles Marshall, Norvège, Singapour et la Suède) représentant 26,27% de la flotte mondiale l'avaient accepté.

Les Conventions CLC et FIPOL

La responsabilité du fait du transport de pétrole

Le transport d'hydrocarbures par mer est une activité intrinsèquement dangereuse qui comporte des risques considérables pour le milieu marin. C'est en mars 1967, lors du naufrage du pétrolier *Torrey Canyon*, navire de 120.000 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien venu s'écraser sur le récif de Seven Stones au large de Land's End (Royaume-Uni), que l'on a pris conscience de l'ampleur des menaces que constitue pour l'environnement la croissance rapide du trafic des pétroliers et de leur capacité.

Cette catastrophe a amené la communauté internationale à élaborer, par l'intermédiaire de l'Organisation Maritime Internationale, un certain nombre d'instruments visant à renforcer la sûreté des pétroliers et à améliorer la protection du milieu marin, dont deux conventions établissant des règles détaillées en matière de responsabilité et d'indemnisation en cas de dommage par pollution causé par des pétroliers.

Le naufrage du pétrolier ERIKA au large des côtes françaises en décembre 1999, a été le catalyseur de nouveaux développements dans la mise en place de la politique européenne de sécurité maritime. Près de trois mois seulement après cet accident, le 21 mars 2000, la Commission a adopté une „Communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier“ qui était assortie d'un certain nombre de propositions d'actions concrètes, pour éviter que de tels accidents ne se reproduisent.

L'indemnisation des victimes des déversements accidentels d'hydrocarbures par des pétroliers constitue un aspect essentiel du cadre réglementaire général applicable à la pollution marine par les hydrocarbures et revêt dès lors une importance considérable.

La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention FIPOL) sont entrées en vigueur respectivement en 1975 et en 1978. Ces deux conventions ont institué un système à deux niveaux de responsabilité, reposant sur une responsabilité objective, mais limitée pour le propriétaire du navire et sur un fonds, alimenté par les entités réceptionnant des hydrocarbures, qui fournit aux victimes de dommages par pollution par les hydrocarbures une indemnisation complémentaire lorsqu'elles ne peuvent pas être indemnisées complètement par le propriétaire.

Ce régime n'a été révisé sur le fond qu'une seule fois, au début des années 1980. Cette révision a débouché sur les protocoles de 1984 et à deux conventions, lesquelles ne sont jamais entrées en vigueur faute d'un taux de ratification suffisant par les Etats réceptionnant les hydrocarbures. Au début des années 1990, de nouveaux efforts ont été entrepris pour mettre les modifications en vigueur. Les protocoles de 1992 qui en ont résulté ont repris en substance les amendements de 1984, mais modifié les dispositions relatives à la mise en oeuvre. Ces protocoles aux Conventions CLC et FIPOL sont entrés en vigueur en 1996. Tous les Etats membres côtiers de l'UE sont maintenant parties aux deux protocoles de 1992.

Le régime de 1992 couvre les dommages par pollution causés par des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de pétroliers naviguant dans les eaux côtières (jusqu'à 200 milles marins de la côte) des Etats participants. Les préjudices couverts par le régime comprennent les biens et, dans une certaine mesure, les pertes économiques et les coûts de remise en état de l'environnement, ainsi que les mesures de prévention, y compris les coûts de dépollution.

Le premier niveau est celui de la responsabilité du propriétaire du navire, laquelle est régie par la Convention CLC. La responsabilité du propriétaire est objective et n'est dès lors pas conditionnée par une faute ou une négligence de sa part. Le propriétaire est en principe autorisé à limiter sa responsabilité à un montant en rapport avec le tonnage du navire. Ce montant s'élève actuellement à quatre-vingt-dix millions d'euros maximum pour les plus gros navires et, dans le cas de l'Erika, à seulement 13 millions d'euros environ. Le propriétaire du navire ne perd son droit de limiter sa responsabilité que s'il est établi que le dommage par pollution „résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement“. La Convention CLC exige également des propriétaires qu'ils souscrivent une assurance en responsabilité et accorde aux requérants le droit d'intenter une action directe contre l'assureur dans les limites de la responsabilité du propriétaire. La responsabilité était ainsi „canalisée“ vers le seul propriétaire, bon nombre d'autres parties, dont le gérant, l'exploitant du navire et l'affrèteur, sont expressément protégées contre toute action en responsabilité, à moins qu'ils ne se rendent coupables d'une négligence semblable à celle que le propriétaire devrait commettre pour être privé de son droit de limiter sa responsabilité (voir ci-dessus).

Le régime CLC est complété par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) institué par la Convention FIPOL afin d'indemniser les victimes lorsque la responsabilité du propriétaire ne suffit pas à couvrir les dommages. Il est possible de recourir au FIPOL dans trois cas: lorsque les dommages dépassent la responsabilité maximale du propriétaire (c'est le cas le plus fréquent); lorsque le propriétaire peut invoquer à sa décharge l'un des motifs prévus dans la Convention CLC, et lorsque le propriétaire (et son assureur) est dans

l'impossibilité matérielle de remplir ses obligations. Le montant maximal de l'indemnisation autorisée par le FIPOL s'élève à environ 200 millions d'euros. Le FIPOL est financé par les contributions des entreprises ou autres entités recevant des hydrocarbures transportés par mer. En cas de déversement d'hydrocarbures, par conséquent, toutes les entités recevant des hydrocarbures établies dans les Etats parties à la Convention FIPOL contribuent à l'indemnisation et aux dépenses administratives supportées par le Fonds, indépendamment de l'endroit où la pollution s'est produite. Le FIPOL ne verse aucune indemnisation si la pollution résulte d'un acte de guerre ou a été causée par un navire de guerre. Il faut également qu'il soit prouvé que les hydrocarbures proviennent d'un pétrolier.

Les victimes de déversements d'hydrocarbures peuvent introduire leur demande d'indemnisation directement auprès du FIPOL et, pour autant que la demande soit légitime et réponde aux critères applicables, le Fonds indemnise directement les requérants. Si le total des demandes jugées recevables dépasse la limite maximale d'indemnisation du Fonds, les demandes sont toutes réduites en proportion. Les requérants peuvent également transmettre leur demande d'indemnisation aux tribunaux de l'Etat où les dommages se sont produits. Depuis sa création en 1978, le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a traité quelque 100 affaires, dont la plupart sont restées dans les limites d'indemnisation prévues, les victimes ayant ainsi pu être indemnisées totalement sur la base de l'évaluation du Fonds quant à la recevabilité des demandes.

Pour ce qui est du financement du Fonds également, le mécanisme prévu pour la contribution des propriétaires de cargaisons est relativement simple. Les dépenses du FIPOL sont collectivement à charge des principales entités recevant du pétrole brut et/ou du fioul lourd établies dans les Etats participants, suivant une proportion correspondant aux quantités d'hydrocarbures reçues par chaque entreprise. Les quantités d'hydrocarbures reçues sont notifiées par les gouvernements des Etats parties au FIPOL, lequel facture directement les dépenses aux entreprises concernées, sur la base d'une estimation des dépenses pour l'année suivante. Ces paiements ne relèvent donc pas des gouvernements, à moins qu'ils n'en aient accepté volontairement la responsabilité. D'une manière générale, ce système a fonctionné de manière satisfaisante et a dans l'ensemble permis de récolter les moyens nécessaires dans un délai raisonnable. Un problème reste cependant à résoudre: certains Etats omettant de notifier les quantités d'hydrocarbures reçues, le FIPOL éprouve certaines difficultés à recueillir les contributions des entités concernées dans les Etats en cause.

Sur les quelque 100 marées noires traitées jusqu'ici par le FIPOL, dix environ ont soulevé de sérieux doutes quant à la suffisance des limites et/ou la diligence avec laquelle les demandes ont été traitées. Ce chiffre peut paraître relativement peu élevé, surtout si l'on tient compte du fait que, pour une part importante des marées noires causées par des pétroliers, le FIPOL n'intervient pas, l'affaire étant réglée avec le propriétaire dans le cadre de la Convention CLC si la totalité des demandes ne dépasse pas la limite de responsabilité du propriétaire. Il convient également d'observer que les affaires les plus problématiques se sont produites sous l'„ancien“ régime, avant l'entrée en vigueur des protocoles de 1992 qui ont plus que doublé le montant maximal disponible pour l'indemnisation.

Le droit des propriétaires de navires de limiter leur responsabilité est quasiment inaliénable. Comme il a déjà été indiqué, le propriétaire ne perd son droit de limiter sa responsabilité que s'il est établi que les dommages dus à la pollution „résultent de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement“. Une négligence, voire une négligence grave, de la part du propriétaire ne correspond pas à cette définition. Il est dès lors évident que, dans la plupart des cas, il serait très difficile de franchir ce seuil.

Seul le propriétaire voit sa responsabilité engagée en cas de pollution par les hydrocarbures. Ce système présente certains avantages dans la mesure où il clarifie la question de la partie responsable, ce qui facilite l'identification de la personne à laquelle les demandes d'indemnisation doivent être soumises. Il permet également d'éviter l'assurance multiple et contribue ainsi à relever les niveaux théoriques de la responsabilité à assurer. Toutefois, la canalisation de la responsabilité prévue dans la Convention CLC va plus loin, puisqu'elle interdit expressément les demandes d'indemnisation adressées à divers autres acteurs (dont les exploitants, les gérants et les affréteurs) qui peuvent pourtant fort bien exercer sur le transport une influence aussi grande que le propriétaire du navire. Ces personnes sont protégées contre toute demande d'indemnisation à moins que le dommage ne „résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement“ (conditions qui sont les mêmes que celles entraînant pour le propriétaire la perte du droit de limiter sa responsabilité). Ainsi

protégées, ces personnes peuvent agir avec la quasi-certitude d'être protégées contre toute demande d'indemnisation en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures.

Les dommages couverts par le régime CLC/FIPOL existant sont essentiellement les dommages et pertes matériels et les pertes économiques. Pour ce qui est des dommages environnementaux, le régime couvre les mesures préventives, dont les coûts de dépollution, et les „mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront“. Les pertes causées à l'environnement en tant que tel ne font l'objet d'aucune indemnisation, principalement en raison des difficultés liées à l'évaluation et à la quantification de ce type de dommages.

Le législateur luxembourgeois de 1990 n'a pas estimé nécessaire de ratifier la Convention FUND avec les autres conventions du domaine maritime vu la situation géographique du pays et le champ d'application de la convention.

Il découle de ceci que le Luxembourg n'ayant pas de terminaux ou raffineries qui importent des hydrocarbures, ni l'industrie pavée (armateurs ou industrie pétrolière), ni l'Etat du Grand-Duché ne seront mis à contribution dans le cadre du système FUND actuel.

Suite au naufrage de l'ERIKA certaines évolutions récentes sont à relever.

Le paquet de mesures de la Commission dit ERIKA II prévoit la création d'un troisième pilier d'indemnisation par un nouveau fonds. Un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (Fonds COPE) compléterait les moyens financiers du FIPOL lorsque des demandes d'indemnisation recevables au titre du régime précité ne peuvent être pleinement satisfaites en raison de l'insuffisance des ressources. L'indemnisation au titre du Fonds COPE reposerait donc sur les mêmes principes et règles que le FIPOL, mais avec un plafond fixé à un niveau présumé suffisant pour toute catastrophe prévisible, à savoir un milliard d'euros.

Le Fonds COPE serait financé par les entités européennes recevant des hydrocarbures suivant des procédures semblables à celles appliquées pour les contributions au FIPOL. Les moyens financiers ainsi débloqués par lesdites entités seraient disponibles pour couvrir les dommages par pollution causés dans tous les Etats membres. Le Fonds COPE a pour vocation de garantir aux citoyens européens une indemnisation appropriée, en attendant que les plafonds du régime international soient fixés à un niveau suffisamment élevé. Outre le fait qu'il multiplierait par cinq les montants disponibles pour indemniser les victimes, le Fonds COPE pourra également servir à accélérer l'indemnisation totale des victimes d'une marée noire en Europe. Grâce à ces moyens, les demandes d'indemnisation pourront être satisfaites dès que leur éligibilité aura été confirmée, sans attendre l'issue de la longue procédure d'établissement des coûts définitifs de l'accident et en évitant le problème du calcul au prorata inhérent au régime international, décrit au point 4.2. Les victimes pourront ainsi percevoir l'intégralité de leurs indemnités plus tôt, tandis que le règlement financier définitif se fera de manière bilatérale entre le FIPOL et le Fonds COPE, une fois que les coûts totaux seront connus. De par sa nature, le Fonds COPE ne serait activé qu'en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux communautaires dont le coût dépasserait, ou risquerait de dépasser, les limites maximales internationales.

L'OMI a adopté une résolution LEG. (82) le 18 octobre 2000. Cette résolution est donc postérieure au paquet Erika II. La résolution a pour objet l'adoption d'amendements aux limites de responsabilité prévues dans le protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ces amendements entreront en vigueur le 1er novembre 2003 par amendement tacite.

En outre, lors de la réunion du comité MSC de l'OMI en juillet 2001, il était question que l'OMI établisse un autre régime d'indemnisation prévoyant à l'instar du projet européen un troisième pilier d'indemnisation. Il est permis de considérer ceci comme une réaction aux développements en Europe. Il faut savoir que les Etats-Unis d'Amérique ne sont pas liés par le régime international depuis l'adoption en 1990 d'une législation nationale propre. Ceci avait provoqué à l'époque un tollé dans la communauté maritime internationale. L'OMI a pour objectif de maintenir la cohésion du système international qui constitue en quelque sorte la raison d'être de l'organisation. Dans cette optique, la mise en place du régime tel que préconisé par la Commission européenne au plan européen, sans remettre en cause le régime international existant serait à considérer comme une déviation du régime unitaire. La proposition européenne est gelée dans l'attente de l'évolution de ce dossier au sein de l'OMI, mais la Commission avait obtenu un mandat de négociation au nom de la Communauté européenne en matière d'un nouveau fonds supplémentaire. Finalement le protocole à la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de

1992 a finalement été adopté lors d'une conférence diplomatique de l'Organisation maritime internationale, le 16 mai 2003.

En substance, le nouveau Fonds complémentaire ressemble beaucoup au Fonds COPE proposé par la Commission. Si les solutions administratives diffèrent, l'objectif qui consiste à prévoir une indemnisation complémentaire pour les demandes jugées recevables au titre du Fonds de 1992 est le même. Le Fonds complémentaire sera donc étroitement lié au régime d'indemnisation de 1992, et la participation à ce dernier conditionne l'acceptation du protocole relatif au Fonds complémentaire. Le plafond d'indemnisation par le Fonds complémentaire a été fixé à 750 millions de DTS, ce qui correspondait, au moment de l'adoption, à quelque 920 millions d'euros, soit 1 milliard de dollars. Il est probable que le cercle des membres du nouveau fonds sera considérablement plus restreint que celui des membres du Fonds de 1992 car de nombreux Etats parties au régime de 1992 considèrent, pour le moment, qu'ils n'ont pas besoin de cette protection complémentaire.

A l'heure actuelle, l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est uniquement régie par des conventions internationales et par la législation nationale. Aucune règle adoptée au niveau communautaire ne régit spécifiquement la question de l'indemnisation des victimes de marées noires. Comme indiqué plus haut, la Communauté s'intéresse pourtant de près aux questions liées à l'indemnisation complémentaire des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Par ailleurs, le protocole relatif au Fonds complémentaire contient des dispositions concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions relatives à l'application de la Convention. Ces articles ont des incidences sur des dispositions du droit communautaire, en l'occurrence le règlement (CE) No 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. A cet effet, le Conseil européen des ministres de la justice est sur le point d'adopter une „Décision du Conseil autorisant les Etats membres à signer ou à ratifier, dans l'intérêt de la Communauté européenne, le protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou à y adhérer, et autorisant l'Autriche et le Luxembourg à adhérer, dans l'intérêt de la Communauté européenne, aux instruments de référence“. A l'avenir, il sera difficile de ne pas ratifier le protocole de 2003 qui n'a cependant pas été repris dans le présent projet de loi. En effet, il s'agit de ne pas retarder ce projet.

La Convention PAL

Une Conférence réunie à Athènes a adopté le 13 décembre 1974 la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Elle est entrée en vigueur le 28 avril 1987.

Le protocole de 1976, adopté le 19 novembre 1976 et entré en vigueur le 30 avril 1989, a remplacé le franc Poincaré, initialement utilisé comme unité de compte dans la convention par le droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international (valeur au 7 février 2003: 1 unité de DTS = 1,37077 US\$).

La convention a pour but de consolider et d'harmoniser deux conventions de Bruxelles qui traitaient des passagers et de leurs bagages, adoptées respectivement en 1961 et en 1967. Elle établit un régime de responsabilité pour les dommages subis par les passagers transportés à bord de navires de mer. Le transporteur est déclaré responsable de dommages ou pertes subis par un passager si l'incident ayant causé le dommage ou la perte est survenu durant le transport et a pour cause une faute ou une négligence du transporteur.

D'autre part, et à condition que le transporteur n'ait agi intentionnellement ou de façon irresponsable en ayant connaissance des dommages qui pourraient découler de son action, il peut limiter sa responsabilité.

Le but principal du protocole de 1990 est d'augmenter le montant des compensations disponibles en cas de décès ou de blessures corporelles jusqu'à 175.000 unités de DTS. Les autres limites sont de 1.800 unités de DTS en cas de perte ou de dommages aux bagages de cabine et 10.000 unités de DTS en cas de perte ou dommage aux véhicules transportés. Le protocole adopte également le principe de l'amendement tacite pour les futures révisions de ces montants.

La Convention d'Athènes et son protocole de 1976 ont été adoptés au Luxembourg par la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime (Mémorial A No 58 du 12 novembre 1990).

Le protocole de 1990 a été adopté le 29 mars 1990 et entrera en vigueur 90 jours après que 10 Etats l'aient accepté. Au 31 juillet 2002, 3 Etats l'avaient accepté: la Croatie, l'Egypte et l'Espagne.

La Convention LDC (Prot. 1996)

La Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets (convention LDC) a été adoptée à l'Organisation Maritime Internationale le 13 novembre 1972.

Le protocole de 1996 est amené à remplacer la convention de 1972. Il représente un changement radical dans l'approche de la question de la réglementation sur l'usage des océans pour l'immersion des déchets.

Le plus important changement est l'adoption du „principe de précaution“ qui implique que des mesures préventives soient prises lorsqu'il y a des raisons de penser que certains déchets introduits dans l'environnement maritime sont susceptibles d'être nuisibles, sans qu'une preuve n'ait été apportée.

Le protocole de 1996 est beaucoup plus restrictif quant aux conditions à remplir pour qu'un déchet puisse être immergé en mer. La liste des produits pouvant être immergés est également plus restreinte.

Le protocole interdit également l'incinération de déchets en mer, alors que cela était spécifiquement autorisé dans la Convention LDC.

Enfin, le protocole introduit l'interdiction aux parties d'exporter leurs déchets vers des pays non-contractants à la convention pour y être immergés ou incinérés.

La convention de 1972 est entrée en vigueur le 30 août 1975 et a été adoptée au Luxembourg par la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime (Mémorial A No 58 du 12 novembre 1990).

Le protocole de 1996 a été adopté à l'Organisation Maritime Internationale le 7 novembre 1996. Il entrera en vigueur 30 jours après que 26 Etats dont 15 sont parties de la Convention LDC 1972 l'aient accepté. Au 31 janvier 2003, 16 Etats l'avaient accepté: l'Angola, l'Australie, le Canada, le Danemark, la Géorgie, l'Allemagne, l'Irlande, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, l'Afrique du Sud, l'Espagne, la Suède, la Suisse, Trinidad & Tobago, le Royaume-Uni et le Vanuatu; 14 de ces 16 Etats sont Parties de la convention.

La Convention LLMC 1976 et la Convention LLMC Prot. 1996

La Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes a été adoptée à l'organisation Maritime Internationale le 19 novembre 1976.

La Convention LLMC permet aux armateurs et aux sauveteurs d'un navire de limiter le montant total des dommages dont ils sont redevables en cas de dommages causés par le navire, l'armateur ou le sauveteur dans les limites prévues dans la convention.

Le protocole de 1996 augmente les montants maxima et établit une procédure simplifiée pour les modifications futures de ces montants en introduisant „l'acceptation tacite“ des futurs amendements.

La convention et son protocole utilisent les mêmes méthodes de calcul de la limite de responsabilité. Pour les passagers, la limite de la responsabilité est basée sur le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter; dans les autres cas, la limite de responsabilité dépend de la jauge brute du navire.

L'unité de compte utilisée dans la convention est le droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international (valeur au 7 février 2003: 1 unité de DTS = 1,37077 US\$); la limitation de la responsabilité est répartie comme suit:

Créances liées aux passagers

| <i>Convention LLMC 1976</i> | <i>Protocole 1996</i> |
|---|--|
| 46.666 unités de DTS multipliés par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter avec un maximum de 25.0000.000 de DTS | 175.000 unités de DTS multipliés par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter |

Créances en cas de décès ou blessures corporelles

| <i>Jauge Brute</i> | <i>Convention LLMC 1976</i> | <i>Protocole 1996</i> |
|---------------------|--|--|
| < 500 TJB | 330.000 DTS | 2.000.000 DTS |
| 501 à 2.000 TJB | 500 DTS par TJB entre 501 et 2.000 | 2.000.000 DTS |
| 2.001 à 3.000 TJB | 500 DTS par TJB entre 2.001 et 3.000 | 800 DTS par TJB entre 2.001 et 3.000 |
| 3.001 à 30.000 TJB | 333 DTS par TJB entre 3.001 et 30.000 | 800 DTS par TJB entre 3.001 et 30.000 |
| 30.001 à 70.000 TJB | 250 DTS par TJB entre 30.001 et 70.000 | 600 DTS par TJB entre 30.001 et 70.000 |
| > 70.000 TJB | 167 DTS par TJB au-delà de 70.000 | 400 DTS par TJB au-delà de 70.000 |

Autres créances

| <i>Jauge Brute</i> | <i>Convention LLMC 1976</i> | <i>Protocole 1996</i> |
|---------------------|--|--|
| < 500 TJB | 167.000 DTS | 1.000.000 DTS |
| 501 à 2.000 TJB | 167 DTS par TJB entre 501 et 2.000 | 1.000.000 DTS |
| 2.001 à 3.000 TJB | 167 DTS par TJB entre 2.001 et 3.000 | 400 DTS par TJB entre 2.001 et 3.000 |
| 3.001 à 30.000 TJB | 167 DTS par TJB entre 3.001 et 30.000 | 400 DTS par TJB entre 3.001 et 30.000 |
| 30.001 à 70.000 TJB | 125 DTS par TJB entre 30.001 et 70.000 | 300 DTS par TJB entre 30.001 et 70.000 |
| > 70.000 TJB | 83 DTS par TJB au-delà de 70.000 | 200 DTS par TJB au-delà de 70.000 |

L'augmentation des limites introduites par le protocole de 1996 reflète l'inflation des coûts en cas de perte ou de dommage tout en limitant la responsabilité potentielle de l'armateur et permettra de mieux indemniser les plaignants.

La convention de 1976 est entrée en vigueur le 1er décembre 1986. Elle remplace la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer de Bruxelles de 1957, adoptée au Luxembourg par la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime (Mémorial A No 58 du 12 novembre 1990). Cette dernière doit donc être dénoncée.

Le protocole entrera en vigueur lorsque 10 Etats l'auront ratifié. Au 31 janvier 2003, seuls 8 Etats membres avaient ratifié le protocole: l'Australie, le Danemark, la Finlande, l'Allemagne, la Norvège, la Fédération de Russie, la Sierra Leone et le Royaume-Uni.

La Convention relative aux Hydrocarbures de soute de 2001

La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention „Hydrocarbures de soute“) a été adoptée par l'Organisation Maritime Internationale le 23 mars 2001. Elle vise à garantir l'indemnisation convenable, prompt et efficace des personnes victimes de dommages dus aux déversements d'hydrocarbures transportés comme carburants dans les soutes des navires.

Cette convention comble une lacune importante dans la réglementation internationale en matière de responsabilité liée à la pollution marine dans la mesure où les conventions existantes ne couvrent pas les pollutions causées par les hydrocarbures de soute provenant de navires autres que les pétroliers.

L'adoption de cette convention est très importante: la moitié des plaintes liées à un incident de pollution marine implique des navires autres que les pétroliers. Certains navires vraquiers ou porte-conteneurs transportent plus d'hydrocarbures de soute que la cargaison présente à bord d'un petit pétrolier côtier.

Cette nouvelle convention s'applique aux navires d'une jauge brute supérieure à 1.000 unités. La convention introduit un système d'assurance obligatoire: un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est délivré au navire qui satisfait aux prescriptions de la convention doit être

présent à bord du navire. Une copie de ce certificat doit être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire, en l'occurrence, le Commissariat aux affaires maritimes.

La convention s'applique aux dommages causés sur le territoire des Etats Parties à la convention, en ce compris les eaux territoriales et la zone économique exclusive. Pour le Luxembourg, l'entrée en vigueur de cette convention n'aura qu'une incidence sur les propriétaires dans la mesure où ceux-ci auront l'obligation de souscrire une assurance obligatoire couvrant leurs navires.

La convention entrera en vigueur 1 an après que 18 Etats dont 5 ayant au moins 1 million d'unités de jauge brute auront accepté la convention. Au 31 janvier 2003, seule l'Espagne avait accepté la convention.

La Convention AFS de 2001

La Convention sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (Convention AFS) a été adoptée à l'Organisation Maritime Internationale le 5 octobre 2001. Elle vise à interdire les composés organostanniques nuisibles dans les peintures utilisées sur les navires et instaure un mécanisme qui permettra d'empêcher à l'avenir l'utilisation d'autres substances nuisibles dans les systèmes antisalissures.

Les peintures antisalissures sont utilisées sur la partie immergée de la coque des navires afin d'éviter la prolifération d'algues et de mollusques qui ralentissent la vitesse des navires en augmentant la consommation de carburant. Depuis les années 70, les coques de la plupart des navires étaient enduites de peintures à base de tributylétain. Il s'agit d'un composé organique de l'étain. Vers la fin des années 80, on a progressivement pris conscience des effets nuisibles des composés organostanniques sur l'environnement.

Depuis 1989, l'usage de composés organostanniques comme biocides pour empêcher la salissure de la coque des navires de moins de 25 mètres est interdit dans la Communauté européenne (directive 89/677/CEE du Conseil).

Sous la pression des écologistes, l'idée d'une interdiction générale du TBT a progressivement gagné du terrain et l'industrie chimique a commencé à mettre au point de nouveaux types de systèmes antisalissures dans les années 90.

La convention prévoit l'interdiction au niveau mondial de l'application de composés organostanniques utilisés comme biocides dans les systèmes antisalissures sur les navires de plus de 400 tonneaux de jauge brute, engagés dans des voyages internationaux, à partir du 1^{er} janvier 2003 et l'interdiction totale de la présence de ces composés sur ces navires à partir du 1^{er} janvier 2008. Cette interdiction totale peut se faire soit par l'enlèvement du système antisalissure présent sur la coque des navires, soit par l'application d'une couche formant une barrière empêchant la fuite des composés interdits se trouvant en dessous. La convention rappelle également les mesures à prendre pour le contrôle des déchets résultant de l'enlèvement d'un système antisalissure.

La convention entrera en vigueur 12 mois après que 25 Etats dont les flottes marchandes représentent 25% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce auront accepté la convention. Au 31 janvier 2003, aucun Etat membre n'avait accepté la convention.

Afin de garantir l'application du principe de la convention dans les eaux européennes dès le 1^{er} janvier 2003 et ce, même si à cette date la convention n'est pas entrée en vigueur, la Commission a présenté un projet de Règlement du Parlement européen et du Conseil interdisant les composés organostanniques sur les navires entrant dans les eaux de la Communauté. La Commission recommande à tous les Etats membres de ratifier la convention dans les meilleurs délais. Cette ligne de conduite est dictée par la résolution No 1 de la conférence internationale qui a adopté la convention. Dans celle-ci, la conférence reconnaît que le laps de temps disponible jusqu'au 1^{er} janvier 2003 ne sera pas suffisant pour permettre l'entrée en vigueur de la convention à cette date. Souhaitant que les composés organostanniques cessent effectivement d'être appliqués à compter de cette date, la conférence a demandé aux Etats membres de l'OMI d'accepter d'urgence les dispositions de la convention. Parallèlement, les secteurs concernés ont été instamment priés de s'abstenir de commercialiser, de vendre et d'appliquer des composés organostanniques à partir de cette date.

2) Conventions du Comité maritime international (CMI)

Le tiret mentionnant la convention du CMI de 1957 et son protocole de 1979 sont à supprimer. En effet la Convention LLMC de l'OMI de 1976, dont la ratification est prévue dans ce projet, remplace et abroge la convention de 1957.

3) Conventions de l'organisation internationale du travail (OIT)

Le Protocole P 147 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima) 1976

Le Protocole à la Convention No 147 de 1976 sur la marine marchande (normes minima) contient les dispositions des conventions de l'Organisation maritime internationale en matière de sécurité et de formation.

Il prévoit, dans son article 1er, que la ratification du protocole comporte obligatoirement l'adhésion aux conventions de l'OIT No 133 sur le logement des équipages et No 180 sur la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires, ainsi que, le cas échéant, aux conventions No 108 sur les pièces d'identité des gens de mer, No 135 concernant les représentants des travailleurs, No 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer) et No 166 sur le rapatriement des marins (révisée). Le premier groupe appartient à la partie A de l'annexe au texte principal, le second à la partie B.

Tout membre qui ratifie ce protocole doit, le cas échéant, préciser, dans une déclaration accompagnant son instrument de ratification, la ou les conventions énumérées dans la partie B à l'annexe au texte principal avec lesquelles il accepte d'être lié (article 3).

Les conventions de ces annexes A et B sont déjà ratifiées, respectivement sont en cours de ratification par le Luxembourg, hormis la convention No 164 sur la protection de la santé et les soins médicaux des gens de mer.

La ratification de ce protocole à la convention No 147, comme celle de la convention No 180, s'inscrivent dans un contexte communautaire. En effet, la directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer reflète les dispositions des conventions de l'OIT en matière de durée du travail.

Il en est de même de la directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté. En effet, elle comporte un lien logique avec la convention No 180 de l'OIT sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires et avec le protocole à la convention No 147 sur les normes minima dans la marine marchande, adoptés par l'OIT en 1996. Cette directive vise à permettre le contrôle du respect des normes de durée du travail de l'OIT à bord de tout navire faisant escale dans un port communautaire, quel que soit son pavillon, ces dispositions devant être transposées en droit national avant le 30 juin 2002.

Enfin, la Commission européenne a adressé une recommandation en date du 18 novembre 1998 à tous les Etats membres de l'Union européenne, leur demandant expressément d'engager les procédures de ratification de la convention No 180 et du protocole à la convention No 147.

Le protocole est entré en vigueur le 29 juin 2002, soit un an après la cinquième ratification.

La Convention C 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires) 1970

La convention No 133 complète la convention No 92 sur le logement des équipages (révisée) de 1949, adoptée par le Luxembourg par la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

Cette dernière fixe des normes détaillées sur des questions telles que les postes de couchage, les réfectoires et les salles de récréation, la ventilation, le chauffage, l'éclairage et les installations sanitaires à bord des navires. En raison de l'évolution rapide des caractéristiques de la construction et de l'exploitation des navires modernes, une mise à jour s'est avérée indispensable afin d'améliorer les logements des équipages.

Parallèlement, l'article 1er du protocole No 147 également ratifié par le présent projet de loi comporte obligatoirement l'adhésion à la convention de l'OIT No 133 sur le logement des équipages.

La convention No 133 est entrée en vigueur le 27 août 1991.

La Convention C 178 sur l'inspection du travail (gens de mer) 1996

La convention C 178 sur l'inspection du travail maritime tient compte des changements survenus dans la nature du secteur maritime et les changements qui en résultent pour les conditions de travail et de vie des marins et remplace l'ancienne recommandation sur l'inspection du travail qui date de 1926.

L'Etat ratifiant la présente convention s'engage à assurer un système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, à coordonner les inspections et à établir les principes à respecter. L'autorité compétente assumera en tous cas la responsabilité de ces inspections, alors même qu'elle pourra déléguer des tâches à des institutions publiques ou d'autres organisations dont elle reconnaît les compétences. Ces inspections doivent être effectuées tous les trois ans au moins et chaque fois qu'une plainte est enregistrée.

Les inspecteurs doivent disposer de pouvoirs suffisants et leurs conditions de travail devront les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure induite. L'armateur a droit à une indemnisation lorsqu'un navire sera indûment retardé du fait de l'action d'un inspecteur.

Par le biais de la ratification de cette convention, les dispositions actuellement applicables à l'inspection des navires luxembourgeois seront précisées et complétées en ce qui concerne le volet social. Actuellement cette convention n'est ratifiée que par sept Etats, la convention de 1947 étant encore en vigueur.

La Convention C 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996

La convention C 180 constitue la base des directives 1999/63 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer et 1995/95 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer. L'Etat ratifiant la convention reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer est de huit heures avec un jour de repos par semaine. La convention prévoit dans son article 4 un système alternatif d'heures de travail maximal ou de repos minimal. Les heures de repos ne peuvent pas être scindées en plus de deux périodes. Au Luxembourg les partenaires sociaux ont conclu une convention collective sur la durée du travail qui est également l'instrument de transposition de la directive 1999/63. Cette convention collective a entre-temps été déclarée d'obligation générale pour l'ensemble du secteur par le règlement grand-ducal du 6 juin 2003 (A No 97 du 15 juillet 2003). Des registres des heures de travail doivent être tenus et l'autorité compétente doit fixer les modalités de tenue de ces registres. Ceci est explicité dans la directive 1995/95 dont le règlement grand-ducal de transposition est sur le point d'être publié au moment de la finalisation de ce projet. Quant aux fonctions de contrôle, la directive précitée met en place un système de contrôle par l'Etat du port et prévoit que l'Etat du pavillon doit uniquement viser ces registres. L'article 9 de la convention C 180 est tout à fait explicite en ce sens que l'autorité compétente doit vérifier les registres sur la durée du travail.

L'article 11 de la convention dispose que tout navire doit avoir un équipage suffisant à bord conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité. Sur ce point il faut également tenir compte de la Convention STCW qui est le texte de référence en la matière.

Le Commissariat aux affaires maritimes s'acquitte de cette mission en délivrant annuellement un certificat d'équipage minimal au navire. L'article 13 répartit les responsabilités pour le respect des obligations découlant de cette convention entre l'armateur et le capitaine.

Ad Article II

Les articles 9 et 10 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude affectent le droit communautaire dérivé relatif à la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions fixés dans le règlement (CE) No 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale.

La Communauté européenne et ses Etats membres apportent une grande importance à cette convention car elle améliore le cadre international de la protection des victimes de pollutions marines. Dès lors, le 19 septembre 2002, le Conseil a adopté une décision autorisant les Etats membres à ratifier ou à accéder à la Convention „Hydrocarbures de soute“, dans l'intérêt de la Communauté européenne. Cette décision du Conseil impose aux Etats membres de ratifier ou d'accéder rapidement à la Convention „Hydrocarbures de soute“, et si possible, avant le 30 juin 2006.

Selon cette décision autorisant les Etats membres à ratifier ou à accéder à la Convention „Hydrocarbures de soute“, il y a lieu d'émettre la réserve reprise à l'article II.

*

PROTOCOLE DE 1997

**modifiant la Convention internationale de 1973 pour la
prévention de la pollution par les navires, telle que
modifiée par le Protocole de 1978 y relatif**

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

Etant Parties au Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires,

Reconnaissant qu'il est nécessaire de prévenir et de contrôler la pollution de l'atmosphère par les navires,

Rappelant le principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement qui préconise d'appliquer une approche de précaution,

Estimant que le meilleur moyen d'atteindre cet objectif est de conclure un Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

Article premier

Instrument devant être modifié

L'instrument qui est modifié par le présent Protocole est la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée „la Convention“).

Article 2

Adjonction d'une Annexe VI à la Convention

Une Annexe VI, intitulée „Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires“, dont le texte figure en annexe au présent Protocole, est ajoutée.

Article 3

Obligations générales

1. La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.
2. Toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son Annexe.

*Article 4****Procédure d'amendement***

Aux fins de l'application de l'article 16 de la Convention à un amendement à l'Annexe VI et à ses appendices, l'expression „une Partie à la Convention“ désigne une Partie liée par ladite annexe.

Clauses finales*Article 5****Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion***

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée „l'Organisation“), du 1er janvier 1998 au 31 décembre 1998 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Seuls les Etats contractants au Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommé „le Protocole de 1978“) peuvent devenir Parties au présent Protocole par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
- c) adhésion.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé „le Secrétaire général“).

*Article 6****Entrée en vigueur***

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze Etats dont les flottes marchandes représentent au total au moins 50 pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce sont devenus Parties à ce protocole conformément aux dispositions de son article 5.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole prend effet trois mois après la date du dépôt.

3. Après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément à l'article 16 de la Convention, tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé s'applique au présent Protocole tel que modifié.

*Article 7****Dénonciation***

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties au présent Protocole à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date de son entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

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

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification ou à l'expiration de toute autre période plus longue qui pourrait être spécifiée dans la notification.

4. La dénonciation du Protocole de 1978 en vertu de son article VII est considérée comme une dénonciation du présent Protocole en vertu du présent article. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1978 prend effet conformément à l'article VII de ce protocole.

Article 8

Dépositaire

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général (ci-après dénommé „le Dépositaire“).
2. Le Dépositaire:
 - a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:
 - i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, et de la date de cette signature ou de ce dépôt;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole; et
 - iii) du dépôt de tout instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et
 - b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.
3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général 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 9

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Londres, ce vingt-six septembre mil neuf cent quatre-vingt-dix-sept.

*

ANNEXE

**Adjonction d'une Annexe VI à la Convention internationale de 1973
pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée
par le Protocole de 1978 y relatif**

Ajouter la nouvelle Annexe VI ci-après à la suite de l'Annexe V actuelle:

ANNEXE VI

Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires

Chapitre I – Généralités

Règle 1

Application

Les dispositions de la présente Annexe s'appliquent à tous les navires, sauf disposition expresse contraire des règles 3, 5, 6, 13, 15, 18 et 19 de la présente Annexe.

Règle 2

Définitions

Aux fins de la présente Annexe:

- 1) L'expression „dont la construction se trouve à un stade équivalent“ désigne le stade auquel:
 - a) une construction identifiable à un navire particulier commence; et
 - b) le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou un pour cent de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.
- 2) „Chargement continu“ désigne le processus par lequel des déchets sont chargés dans une chambre de combustion sans intervention humaine, l'incinérateur étant dans des conditions normales d'exploitation et la chambre de combustion fonctionnant à une température située entre 850 °C et 1.200 °C.
- 3) „Emission“ désigne toute libération, dans l'atmosphère ou dans la mer, par les navires, de substances soumises à un contrôle en vertu de la présente Annexe.
- 4) „Nouvelle installation“, dans le contexte de la règle 12 de la présente Annexe, désigne l'installation de systèmes, d'équipement, y compris de nouveaux extincteurs d'incendie portatifs, d'isolation ou d'autres matériaux à bord d'un navire après la date d'entrée en vigueur de la présente Annexe mais ne vise pas la réparation ni la recharge de systèmes, d'équipement, d'isolation ou d'autres matériaux installés avant cette date, ni la recharge d'extincteurs portatifs.
- 5) „Code technique sur les NO_x“ désigne le Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins que la Conférence a adopté par la résolution 2, y compris les amendements qui pourraient y être apportés par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés et mis en vigueur conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables aux appendices des Annexes.
- 6) „Substance qui appauvrit la couche d'ozone“ désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article premier du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure dans la liste de l'Annexe A, B, C ou E dudit Protocole en vigueur à la date d'application ou d'interprétation de la présente Annexe.

Les „substances qui appauvrissent la couche d'ozone“ que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes:

Halon 1211 Bromochlorodifluorométhane

Halon 1301 Bromotrifluorométhane

Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tétrafluoréthane (également appelé Halon 114B2)

CFC-11 Trichlorofluorométhane

CFC-12 Dichlorodifluorométhane

CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,1,2-trifluoréthane

CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoréthane

CFC-115 Chloropentafluoréthane

- 7) „Boues d'hydrocarbures“ désigne les boues provenant des séparateurs de combustible ou d'huile de graissage, les huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires, ou les huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou des gattes.
- 8) „Incinération à bord“ désigne l'incinération de déchets ou autres matières à bord d'un navire, lorsque ces déchets ou autres matières sont produits pendant l'exploitation normale du navire.
- 9) „Incinérateur de bord“ désigne une installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération.
- 10) „Navire construit“ désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.
- 11) „Zone de contrôle des émissions de SO_x“ désigne une zone dans laquelle il est nécessaire d'adopter des mesures obligatoires particulières concernant les émissions de SO_x par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les SO_x et ses effets préjudiciables sur les zones terrestres et maritimes. Les zones de contrôle des émissions de SO_x sont celles qui sont mentionnées à la règle 14 de la présente Annexe.
- 12) „Navire-citerne“ désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 4) de l'Annexe I ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle 1 1) de l'Annexe II de la présente Convention.
- 13) „Le Protocole de 1997“ désigne le Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif.

Règle 3

Exceptions générales

Les règles de la présente Annexe ne s'appliquent pas:

- a) aux émissions nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer; ou
- b) aux émissions résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement:
 - i) à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte des émissions pour empêcher ou réduire au minimum ces émissions; et
 - ii) sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Règle 4

Equivalences

- 1) L'Administration peut autoriser la mise en place à bord d'un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe, à condition que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils soient au moins aussi efficaces que ceux qui sont prescrits par la présente Annexe.
- 2) L'Administration qui autorise une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil en remplacement de ceux qui sont prescrits par la présente Annexe doit en communiquer les détails à l'Organisation, qui les diffuse aux Parties à la présente Convention pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

Chapitre II – Visites, délivrance des certificats et mesures de contrôle

Règle 5

Visites et inspections

- 1) Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et toute installation de forage ou autre plate-forme fixe ou flottante doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après:
 - a) une visite initiale avant sa mise en service ou avant que le certificat prescrit par la règle 6 de la présente Annexe ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de s'assurer que l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables de la présente Annexe;
 - b) des visites périodiques à intervalles spécifiés par l'Administration, mais n'excédant pas cinq ans, qui permettent de s'assurer que l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Annexe; et
 - c) une visite intermédiaire au minimum pendant la période de validité du certificat; cette visite doit permettre de s'assurer que l'équipement et les aménagements satisfont pleinement aux prescriptions de la présente Annexe et sont en bon état de marche. Dans les cas où une seule visite intermédiaire est effectuée pendant une seule période de validité du certificat et où la période de validité de ce certificat excède 2 ans et demi, elle doit avoir lieu dans les six mois qui précèdent ou qui suivent la date à laquelle le certificat parvient à la moitié de sa période de validité. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de la règle 6 de la présente Annexe.
- 2) En ce qui concerne les navires d'une jauge brute inférieure à 400, l'Administration peut déterminer les mesures à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables de la présente Annexe.
- 3) Les visites de navires, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente Annexe, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle. Ces organismes doivent satisfaire aux Directives adoptées par l'Organisation. Dans tous les cas, l'Administration intéressée doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite.
- 4) La visite des moteurs et de l'équipement destinée à s'assurer que ceux-ci satisfont aux dispositions de la règle 13 de la présente Annexe doit se faire de la façon prévue par le Code technique sur les NO_x.
- 5) L'Administration doit prendre les mesures nécessaires pour que des inspections inopinées soient effectuées pendant la période de validité du certificat. Ces inspections doivent permettre de s'assurer que l'équipement reste à tous égards satisfaisant pour le service auquel il est destiné. Ces inspections peuvent être effectuées par ses propres services d'inspection, par des inspecteurs désignés par des organismes reconnus, ou par d'autres Parties à la demande de l'Administration. Lorsque l'Administration, en vertu des dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, institue des visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées ne sont pas obligatoires.
- 6) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état de l'équipement ne correspond pas en substance aux indications du certificat, l'inspecteur ou l'organisme doit veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat devrait être retiré par l'Administration. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle.

7) L'équipement doit être maintenu dans un état conforme aux dispositions de la présente Annexe et aucun changement ne doit être apporté à l'équipement, aux systèmes, aux installations, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite, sans l'approbation expresse de l'Administration. Le simple remplacement de cet équipement et de ces installations par un équipement et des installations conformes aux dispositions de la présente Annexe est autorisé.

8) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'efficacité ou l'intégralité de son équipement visé par la présente Annexe, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport à l'Administration, à un inspecteur désigné ou à un organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent.

Règle 6

Délivrance du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère

- 1) Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré, après une visite effectuée conformément aux dispositions de la règle 5 de la présente Annexe,
 - a) à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties; et
 - b) aux installations de forage et plates-formes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties au Protocole de 1997.
- 2) Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré aux navires construits avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997 conformément au paragraphe 1) de la présente règle, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997 mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après l'entrée en vigueur du Protocole de 1997.
- 3) Ce certificat doit être délivré soit par l'Administration, soit par toute personne ou tout organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

Règle 7

Délivrance d'un certificat par un autre gouvernement

- 1) Le Gouvernement d'une Partie au Protocole de 1997 peut, à la demande de l'Administration, faire visiter un navire et, s'il estime que les dispositions de la présente Annexe sont observées, il délivre au navire un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou en autorise la délivrance conformément à la présente Annexe.
- 2) Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être adressées dès que possible à l'Administration qui a fait la demande.
- 3) Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la demande de l'Administration; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré conformément à la règle 6 de la présente Annexe.
- 4) Il ne doit pas être délivré de Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie au Protocole de 1997.

Règle 8

Forme du Certificat

Le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être établi dans une langue officielle du pays qui le délivre, conformément au modèle qui figure à l'appendice I de la présente Annexe. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni l'espagnol ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues.

*Règle 9****Durée et validité du Certificat***

- 1) Un Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans à compter de la date de délivrance.
- 2) Aucune prorogation de la durée de validité de cinq ans du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère n'est autorisée, sauf conformément au paragraphe 3).
- 3) Si, à la date d'expiration du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère, le navire ne se trouve pas dans un port de l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité du certificat pour une période n'excédant pas cinq mois. Cette prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être visité, et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Après son arrivée dans l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans lequel il doit être visité, le navire n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.
- 4) Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants:
 - a) si les inspections et visites n'ont pas été effectuées dans les délais spécifiés à la règle 5 de la présente Annexe;
 - b) si l'équipement, les systèmes, les installations, les aménagements ou les matériaux auxquels s'applique la présente Annexe ont subi des modifications importantes de nature autre que le simple remplacement de l'équipement ou des installations par un équipement ou des installations conformes aux prescriptions de la présente Annexe, sans l'approbation expresse de l'Administration. Aux fins de la règle 13, une modification importante est tout changement ou ajustage du système, de l'installation ou de l'agencement d'un moteur diesel à la suite duquel ce moteur ne satisfait plus aux limites d'émission d'oxydes d'azote qui lui sont applicables; ou
 - c) si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait pleinement aux prescriptions de la règle 5 de la présente Annexe. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse, dès que possible, à l'Administration de l'autre Partie une copie du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

*Règle 10****Contrôle des normes d'exploitation par l'Etat du port***

- 1) Un navire qui se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une autre Partie au Protocole de 1997 est soumis à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie en vue de vérifier l'application des normes d'exploitation prévues par la présente Annexe, lorsqu'il existe de bonnes raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des procédures essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution de l'atmosphère par les navires.
- 2) Dans les circonstances visées au paragraphe 1) de la présente règle, la Partie doit prendre les dispositions nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il ait été remédié à la situation conformément aux prescriptions de la présente Annexe.
- 3) Les procédures relatives au contrôle par l'Etat du port prévues à l'article 5 de la présente Convention doivent s'appliquer dans le cas de la présente règle.

4) Aucune disposition de la présente règle ne doit être interprétée comme limitant les droits et obligations d'une Partie qui effectue le contrôle des normes d'exploitation expressément prévues dans la présente Convention.

Règle 11

Recherche des infractions et mise en application des dispositions

1) Les Parties à la présente Annexe doivent coopérer à la recherche des infractions et à la mise en application des dispositions de la présente Annexe en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.

2) Tout navire auquel s'applique la présente Annexe peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à une inspection effectuée par des fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a émis l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction aux dispositions de celle-ci. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions de la présente Annexe, un rapport doit être communiqué à l'Administration pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.

3) Toute Partie doit fournir à l'Administration la preuve, si elle existe, que ce navire a émis l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction aux dispositions de celle-ci. Dans toute la mesure du possible, l'infraction présumée doit être portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.

4) Dès réception de cette preuve, l'Administration doit enquêter sur l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir des éléments complémentaires ou plus concluants sur l'infraction présumée. Si l'Administration estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle doit engager des poursuites dès que possible et conformément à sa législation. L'Administration doit informer rapidement la Partie qui lui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'Organisation, des poursuites engagées.

5) Une Partie peut aussi inspecter un navire auquel s'applique la présente Annexe lorsqu'il fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction, si une autre Partie lui demande de procéder à une enquête et fournit des preuves suffisantes attestant que le navire a émis, dans un lieu quelconque, l'une quelconque des substances visées par la présente Annexe en infraction à celle-ci. Le rapport de cette enquête doit être envoyé à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'Administration afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la présente Convention.

6) La législation internationale concernant la prévention, la réduction et le contrôle de la pollution du milieu marin par les navires, y compris la législation relative à la mise en application des dispositions et aux garanties, qui est en vigueur au moment de l'application ou de l'interprétation de la présente Annexe, s'applique, *mutatis mutandis*, aux règles et aux normes énoncées dans la présente Annexe.

Chapitre III – Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires

Règle 12

Substances qui appauvrissent la couche d'ozone

1) Sous réserve des dispositions de la règle 3, toute émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone est interdite. Il faut considérer comme délibérées les émissions qui se produisent au cours de l'entretien, de la révision, de la réparation ou de la mise au rebut de systèmes ou de matériel, à l'exception des émissions de quantités minimales qui accompagnent la récupération ou le recyclage d'une substance qui appauvrit la couche d'ozone. Les émissions dues à des fuites de substances qui appauvrissent la couche d'ozone, qu'elles soient délibérées ou non, peuvent être réglementées par les Parties au Protocole de 1997.

2) De nouvelles installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites à bord de tous les navires; toutefois, les nouvelles installations contenant des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) sont autorisées jusqu'au 1er janvier 2020.

3) Les substances visées par la présente règle et le matériel contenant de telles substances, lorsqu'ils sont enlevés des navires, doivent être livrés à des installations de réception appropriées.

Règle 13

Oxydes d'azote (NO_x)

- 1) a) La présente règle s'applique:
 - i) à chaque moteur diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui est installé à bord d'un navire construit le 1er janvier 2000 ou après cette date; et
 - ii) à chaque moteur diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1er janvier 2000 ou après cette date.
 - b) La présente règle ne s'applique pas:
 - i) aux moteurs diesel de secours, aux moteurs installés à bord d'embarcations de sauvetage ni aux dispositifs ou équipements destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence; ni
 - ii) aux moteurs installés à bord des navires qui effectuent uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, sous réserve que les moteurs en question fassent l'objet d'une autre mesure de contrôle des NO_x établie par l'Administration.
 - c) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, l'Administration peut exempter de l'application de la présente règle tout moteur diesel qui est installé à bord d'un navire construit ou ayant subi une transformation importante avant la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages à destination de ports ou de terminaux au large à l'intérieur de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon.
- 2) a) Aux fins de la présente règle, „transformation importante“ désigne une transformation d'un moteur par laquelle:
 - i) le moteur est remplacé par un moteur neuf construit le 1er janvier 2000 ou après cette date, ou
 - ii) une modification importante, telle que définie dans le Code technique sur les NO_x , est apportée au moteur, ou
 - iii) la puissance maximale continue du moteur est accrue de plus de 10%.
 - b) Les émissions de NO_x qui résultent de modifications visées à l'alinéa a) du présent paragraphe doivent être documentées conformément au Code technique sur les NO_x aux fins d'approbation par l'Administration.
- 3) a) Sous réserve des dispositions de la règle 3 de la présente Annexe, il est interdit de faire fonctionner un moteur diesel auquel s'applique la présente règle lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO_2) dépasse les limites suivantes:

| | |
|------------------------|--|
| i) 17,0 g/kWh | lorsque n est inférieur à 130 t/m |
| ii) 45,0*n(-0,2) g/kWh | lorsque n est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2.000 t/m |
| iii) 9,8 g/kWh | lorsque n est égal ou supérieur à 2.000 t/m |

n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute).

Si le combustible utilisé est composé de mélanges d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole, la procédure d'essai et les méthodes de mesure doivent être conformes au Code technique sur les NO_x , compte tenu des cycles d'essai et des coefficients de pondération indiqués à l'appendice II de la présente Annexe.

- b) Nonobstant les dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, il est permis de faire fonctionner un moteur diesel lorsque:
- i) le moteur comporte un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, approuvé par l'Administration conformément au Code technique sur les NO_x, pour ramener les émissions de NO_x à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa a); ou
 - II) une autre méthode équivalente, approuvée par l'Administration compte tenu des directives pertinentes que doit élaborer l'Organisation, est utilisée pour ramener les émissions de NO_x à bord au moins aux limites spécifiées à l'alinéa a) du présent paragraphe.

Règle 14

Oxydes de soufre (SO_x)

Prescriptions générales

- 1) La teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé à bord des navires ne doit pas dépasser 4,5% m/m.
- 2) La teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires doit être contrôlée compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation.

Prescriptions applicables dans les zones de contrôle des émissions de SO_x

- 3) Aux fins de la présente règle, les zones de contrôle des émissions de SO_x sont:
 - a) la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 10 1) b) de l'Annexe I; et
 - b) toute autre zone maritime, y compris les zones portuaires, désignée par l'Organisation conformément aux critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions de SO_x aux fins de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, lesquels figurent à l'appendice III de la présente Annexe.
- 4) Pendant que les navires se trouvent dans une zone de contrôle des émissions de SO_x, l'une au moins des conditions suivantes doit être remplie:
 - a) la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à bord des navires dans une zone de contrôle des émissions de SO_x ne dépasse pas 1,5% m/m;
 - b) un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, approuvé par l'Administration compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation, est utilisé pour réduire la quantité totale d'oxydes de soufre émise par les appareils propulsifs principaux et auxiliaires du navire, et la ramener à 6,0 g SO_x/kWh ou moins, calculée comme étant l'émission totale pondérée de dioxyde de soufre. Les flux de déchets résultant de l'utilisation d'un tel dispositif ne doivent pas être rejetés dans des ports et estuaires fermés, à moins que le navire puisse établir avec précision et documents à l'appui que ces flux n'ont aucun effet préjudiciable sur les écosystèmes de ces ports ou estuaires fermés, d'après les critères communiqués à l'Organisation par les autorités de l'Etat port. L'Organisation doit diffuser ces critères à toutes les Parties à la Convention; ou
 - c) toute autre technique vérifiable et dont il est possible d'assurer l'application est utilisée pour limiter les émissions de SO_x à un niveau équivalent à celui qui est spécifié à l'alinéa b). Ces techniques doivent être approuvées par l'Administration compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation.
- 5) La teneur en soufre du fuel-oil visé au paragraphe 1) et au paragraphe 4) a) de la présente règle doit être attestée par le fournisseur, de la façon prescrite par la règle 18 de la présente Annexe.
- 6) Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire au paragraphe 4) a) de la présente règle doivent, avant d'entrer dans une zone de contrôle des émissions de SO_x, prévoir suffisamment de temps pour que le circuit de distribution du fuel-oil se vide entièrement de tous les combustibles dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % m/m. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre (inférieure ou égale à 1,5%) dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de combustible a été achevée doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'Administration.

7) Durant les douze premiers mois suivant immédiatement l'entrée en vigueur du présent Protocole, ou d'un amendement au présent Protocole désignant une zone spécifique de contrôle des émissions de SOx en vertu du paragraphe 3) b) de la présente règle, les navires qui entrent dans la zone de contrôle des émissions de SOx mentionnée au paragraphe 3) a) de la présente règle, ou dans une zone de contrôle des émissions de SOx désignée en vertu du paragraphe 3) b) de la présente règle, sont exemptés de l'application des prescriptions des paragraphes 4) et 6) de la présente règle, ainsi que des prescriptions du paragraphe 5) de la présente règle dans la mesure où elles concernent le paragraphe 4) a) de la présente règle.

Règle 15

Composés organiques volatils

1) Si les émissions de composés organiques volatils (COV) provenant des navires-citernes doivent être réglementées dans les ports ou terminaux relevant de la juridiction d'une Partie au Protocole de 1997, elles doivent l'être conformément aux dispositions de la présente règle.

2) Une Partie au Protocole de 1997 qui désigne des ports ou terminaux relevant de leur juridiction dans lesquels les émissions de COV doivent être réglementées doit soumettre à l'Organisation une notification qui indique les dimensions des navires-citernes à contrôler, les cargaisons nécessitant des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs et la date à laquelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins six mois avant cette date.

3) Le Gouvernement de chaque Partie au Protocole de 1997 qui désigne des ports ou terminaux dans lesquels les émissions de COV provenant des navires-citernes doivent être réglementées doit s'assurer que des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs, approuvés par lui compte tenu des normes de sécurité élaborées par l'Organisation, sont installés dans les ports et terminaux désignés et sont exploités en toute sécurité et de manière à éviter de causer un retard indu au navire.

4) L'Organisation doit diffuser une liste des ports et terminaux désignés par les Parties au Protocole de 1997 aux autres Parties au Protocole de 1997 et aux Etats membres de l'Organisation, pour information.

5) Tous les navires-citernes soumis à un contrôle des émissions de vapeurs conformément aux dispositions du paragraphe 2) de la présente règle doivent être pourvus d'un collecteur de vapeurs approuvé par l'Administration compte tenu des normes de sécurité élaborées par l'Organisation et doivent utiliser ce système lors du chargement des cargaisons en question. Les terminaux qui ont mis en place des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs conformément à la présente règle peuvent accepter les navires-citernes existants qui ne sont pas pourvus de collecteurs de vapeurs pendant une période de trois ans après la date notifiée en vertu du paragraphe 2).

6) La présente règle ne s'applique aux transporteurs de gaz que lorsque le type de systèmes de chargement et de confinement permet de conserver à bord en toute sécurité les COV ne contenant pas de méthane ou de les réacheminer en toute sécurité à terre.

Règle 16

Incinération à bord

1) Sauf dans le cas prévu au paragraphe 5), l'incinération à bord n'est autorisée que dans un incinérateur de bord.

2) a) Sauf dans le cas prévu à l'alinéa b) du présent paragraphe, chaque incinérateur installé à bord d'un navire le 1er janvier 2000 ou après cette date doit satisfaire aux prescriptions de l'appendice IV de la présente Annexe. Chaque incinérateur doit être approuvé par l'Administration, compte tenu des spécifications normalisées applicables aux incinérateurs de bord qui ont été élaborées par l'Organisation.

- b) L'Administration peut exempter de l'application de l'alinéa a) du présent paragraphe tout incinérateur qui est installé à bord d'un navire avant la date d'entrée en vigueur du Protocole de 1997, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon.
- 3) Aucune disposition de la présente règle ne porte atteinte à l'interdiction ou aux autres prescriptions prévues dans la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, telle que modifiée, et dans le Protocole de 1996 y relatif.
- 4) L'incinération à bord des substances énumérées ci-après est interdite:
- a) résidus de cargaison visés par les Annexes I, II et III de la présente Convention et matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement;
 - b) biphényles polychlorés (PCB);
 - c) ordures, telles que définies à l'Annexe V de la présente Convention, contenant plus que des traces de métaux lourds; et
 - d) produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés.
- 5) L'incinération à bord de boues d'épuration ou de boues d'hydrocarbures produites pendant l'exploitation normale du navire peut également se faire dans les machines principales ou auxiliaires ou dans les chaudières mais dans ce cas, elle ne doit pas être effectuée dans des ports et des estuaires.
- 6) L'incinération à bord de chlorures de polyvinyle (PVC) est interdite, sauf si elle a lieu dans des incinérateurs de bord pour lesquels des certificats OMI d'approbation par type ont été délivrés.
- 7) Tous les navires équipés d'incinérateurs soumis à la présente règle doivent avoir à bord un manuel d'exploitation du fabricant qui spécifie comment exploiter l'incinérateur dans les limites décrites au paragraphe 2) de l'appendice IV de la présente Annexe.
- 8) Le personnel responsable de l'exploitation de tout incinérateur doit avoir reçu une formation et être capable d'appliquer les instructions fournies dans le manuel d'exploitation du fabricant.
- 9) La température des gaz à la sortie de la chambre de combustion doit faire l'objet d'une surveillance permanente et les déchets ne doivent pas être chargés dans un incinérateur de bord à chargement continu lorsque la température est inférieure à la température minimale admissible de 850 °C. Dans le cas des incinérateurs à chargement discontinu, l'appareil doit être conçu de manière à ce que la température dans la chambre de combustion atteigne 600 °C dans un délai de 5 minutes après l'allumage.
- 10) Aucune disposition de la présente règle n'empêche la mise au point, l'installation et l'exploitation d'autres types d'appareils de traitement thermique des déchets à bord qui satisfont aux prescriptions de la présente règle ou à des prescriptions encore plus sévères.

Règle 17

Installations de réception

- 1) Le Gouvernement de chaque Partie au Protocole de 1997 s'engage à faire assurer la mise en place d'installations adaptées aux:
- a) besoins des navires qui utilisent ses ports de réparation, pour la réception des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et du matériel contenant ces substances lorsqu'ils sont enlevés des navires;
 - b) besoins des navires qui utilisent ses ports, terminaux ou ports de réparation, pour la réception des résidus de l'épuration des gaz d'échappement qui proviennent d'un dispositif approuvé d'épuration des gaz d'échappement lorsque le rejet de ces résidus dans le milieu marin n'est pas autorisé aux termes de la règle 14 de la présente Annexe;
- sans imposer de retards indus aux navires, et

- c) besoins, dans les installations de démolition des navires, pour la réception des substances qui appauvrissent la couche d'ozone et du matériel contenant ces substances lorsqu'ils sont enlevés des navires.
- 2) Chaque Partie au Protocole de 1997 doit notifier à l'Organisation, pour communication aux Membres de l'Organisation, tous les cas où les installations prescrites par la présente règle ne sont pas disponibles ou sont estimées insuffisantes.

Règle 18

Qualité du fuel-oil

- 1) Le fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord des navires auxquels s'applique la présente Annexe doit satisfaire aux prescriptions suivantes:
- a) sauf dans le cas prévu à l'alinéa b):
 - i) le fuel-oil doit être un mélange d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole. Il peut toutefois incorporer de petites quantités d'additifs destinés à améliorer certains aspects liés à la performance;
 - ii) le fuel-oil doit être exempt d'acides inorganiques; et
 - iii) le fuel-oil ne doit contenir aucun additif ou déchet chimique qui:
 - 1) compromette la sécurité du navire ou affecte la performance des machines, ou
 - 2) soit nuisible pour le personnel, ou
 - 3) contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère; et
 - b) le fuel-oil destiné à la combustion qui est obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole ne doit pas:
 - i) dépasser la teneur en soufre indiquée à la règle 14 de la présente Annexe;
 - ii) provoquer un dépassement, par un moteur, des limites d'émission de NO_x spécifiées à la règle 13 3) a) de la présente Annexe;
 - iii) contenir des acides inorganiques; et
 - iv) 1) compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines; ou
2) être nuisible pour le personnel; ou
3) contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.
- 2) La présente règle ne s'applique pas au charbon sous forme solide, ni aux combustibles nucléaires.
- 3) Pour chaque navire visé par les règles 5 et 6 de la présente Annexe, les détails du fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice V de la présente Annexe.
- 4) La note de livraison de soutes doit être conservée à bord dans un endroit où elle soit facilement accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable. Elle doit être conservée pendant une période de trois ans à compter de la livraison du fuel-oil à bord.
- 5) a) L'autorité compétente du Gouvernement d'une Partie au Protocole de 1997 peut inspecter les notes de livraison de soutes à bord de tout navire auquel s'applique la présente Annexe alors que le navire se trouve dans son port ou terminal au large; elle peut faire une copie de chaque note de livraison et demander au capitaine ou à la personne responsable du navire de certifier que chaque copie est une copie conforme de la note de livraison de soutes en question. L'autorité compétente peut aussi vérifier le contenu de chaque note en contactant le port où la note a été délivrée.
- b) Lorsqu'elle inspecte les notes de livraison de soutes et qu'elle fait établir des copies certifiées conformes en vertu du présent paragraphe, l'autorité compétente doit procéder le plus rapidement possible sans retarder indûment le navire.

- 6) La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré compte tenu des directives que doit élaborer l'Organisation. L'échantillon doit être scellé et recevoir la signature du représentant du fournisseur et celle du capitaine ou de l'officier chargé de l'opération de soutage, lorsque les opérations de soutage sont terminées, et il doit être conservé sous le contrôle du navire jusqu'à ce que le fuel-oil soit en grande partie consommé mais en tout cas pendant une période d'au moins douze mois à compter de la date de livraison.
- 7) Les Parties au Protocole de 1997 s'engagent à faire en sorte que les autorités compétentes désignées par elles:
- a) tiennent un registre des fournisseurs locaux de fuel-oil;
 - b) exigent des fournisseurs locaux qu'ils établissent la note de livraison de soutes et fournissent un échantillon conformément aux prescriptions de la présente règle, le fournisseur du fuel-oil attestant que le fuel-oil satisfait aux prescriptions des règles 14 et 18 de la présente Annexe;
 - c) exigent des fournisseurs locaux qu'ils conservent une copie de la note de livraison de soutes pendant trois ans au moins aux fins d'inspection et de vérification par l'Etat du port, si nécessaire;
 - d) prennent des mesures appropriées à l'encontre des fournisseurs de fuel-oil qui s'avèrent avoir livré du fuel-oil qui n'est pas conforme aux indications de la note de livraison de soutes;
 - e) informent l'Administration de tout cas où un navire a reçu du fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions de la règle 14 ou de la règle 18; et
 - f) informent l'Organisation, pour communication aux Parties au Protocole de 1997, de tous les cas où des fournisseurs de fuel-oil n'ont pas satisfait aux prescriptions spécifiées dans la règle 14 ou la règle 18 de la présente Annexe.
- 8) Dans le contexte des inspections des navires par l'Etat du port qui sont effectuées par des Parties au Protocole de 1997, les Parties s'engagent en outre à:
- a) informer la Partie ou la non-Partie sous la juridiction de laquelle la note de livraison de soutes a été délivrée des cas de livraison de fuel-oil ne satisfaisant pas aux prescriptions, en fournissant tous les renseignements pertinents; et
 - b) s'assurer que les mesures correctives nécessaires sont prises pour rendre conforme le fuel-oil qui s'est avéré ne pas satisfaire aux prescriptions.

Règle 19

Prescriptions applicables aux plates-formes et installations de forage

- 1) Sous réserve des dispositions des paragraphes 2) et 3) de la présente règle, les installations de forage et plates-formes fixes ou flottantes doivent satisfaire aux prescriptions de la présente Annexe.
- 2) Les émissions qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers sont, conformément à l'article 2 3) b) ii) de la présente Convention, exemptées de l'application des dispositions de la présente Annexe. Ces émissions sont notamment les suivantes:
 - a) les émissions provenant de l'incinération de substances qui résultent uniquement et directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers, y compris, sans que cette liste soit limitative, la combustion en torchères d'hydrocarbures et l'incinération de débris de forage, boues et/ou fluides stimulateurs durant les opérations d'achèvement et d'essai des puits et la combustion en torchères résultant de conditions de refoulement;
 - b) les dégagements de gaz et de composés volatils entraînés dans les fluides de forage et les débris de forage;
 - c) les émissions liées uniquement et directement au traitement, à la manutention ou au stockage de minéraux du fond des mers; et
 - d) les émissions provenant de moteurs diesel qui servent uniquement à l'exploration, à l'exploitation et au traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers.

3) Les prescriptions de la règle 18 de la présente Annexe ne s'appliquent pas à l'utilisation des hydrocarbures qui sont produits puis utilisés sur place comme combustible, avec l'approbation de l'Administration.

*

Appendice I

**Modèle de Certificat IAPP
(Règle 8)**

**CERTIFICAT INTERNATIONAL DE PREVENTION
DE LA POLLUTION DE L'ATMOSPHERE**

Délibré en vertu des dispositions du Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée „la Convention“), sous l'autorité du Gouvernement:

.....
(Nom officiel complet du pays)

par
(Titre officiel complet de la personne compétente ou
de l'organisme autorisé en vertu des dispositions de la Convention)

| Nom du navire | Numéro ou lettres distinctifs | Numéro OMI | Port d'immatriculation | Jauge brute |
|---------------|-------------------------------|------------|------------------------|-------------|
| | | | | |

Type de navire: navire-citerne
 navire autre qu'un navire-citerne

IL EST CERTIFIE:

1. que le navire a été visité conformément à la règle 5 de l'Annexe VI de la Convention; et
2. qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que l'équipement, les systèmes, les aménagements, les installations et les matériaux étaient à tous égards conformes aux prescriptions applicables de l'Annexe VI de la Convention.

Le présent Certificat est valable jusqu'au
sous réserve des visites prévues à la règle 5 de l'Annexe VI de la Convention.

Délibré à
(Lieu de délivrance du Certificat)

Le
(Date de délivrance) (Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le Certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

ATTESTATION DE VISITES ANNUELLES ET INTERMEDIAIRES

IL EST CERTIFIE que, lors d'une visite prescrite par la règle 5 de l'Annexe VI de la Convention, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes de la Convention:

Visite annuelle

Signé
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu
Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle*/intermédiaire*

Signé
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu
Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle*/intermédiaire*:

Signé
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu
Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle:

Signé
(Signature de l'agent dûment autorisé)

Lieu
Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Rayer la mention inutile

*Supplément au Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère
(Certificat IAPP)*

FICHE DE CONSTRUCTION ET D'EQUIPEMENT

Etablie en application des dispositions de l'Annexe VI de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (ci-après dénommée „la Convention“).

Notes:

- 1 La présente fiche doit être jointe d'une manière permanente au Certificat IAPP. Le Certificat IAPP doit se trouver en permanence à bord du navire.
- 2 Si le texte original de la fiche est établi dans une langue qui n'est ni l'anglais ni le français ni l'espagnol, on doit joindre au texte une traduction dans l'une de ces langues.
- 3 Pour répondre aux questions, insérer dans les cases le symbole (x) lorsque la réponse est „oui“ ou „applicable“ et le symbole (-) lorsque la réponse est „non“ ou „non applicable“, selon le cas.
- 4 Sauf indication contraire, les règles mentionnées dans la présente fiche sont les règles de l'Annexe VI de la Convention et les résolutions ou circulaires sont celles qui ont été adoptées par l'Organisation maritime internationale.

1 Caractéristiques du navire

- 1.1 Nom du navire.....
- 1.2 Numéro ou lettres distinctifs.....
- 1.3 Numéro OMI.....
- 1.4 Port d'immatriculation
- 1.5 Jauge brute
- 1.6 Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent
- 1.7 Date à laquelle une transformation importante du moteur a commencé (le cas échéant) (règle 13)

2 Contrôle des émissions provenant des navires

- 2.1 Substances qui appauvrissent la couche d'ozone (règle 12)
- 2.1.1 Les dispositifs d'extinction de l'incendie et le matériel ci-après qui contiennent des halons peuvent rester en service:

| Dispositif/matériel | Emplacement à bord |
|---------------------|--------------------|
| | |

- 2.1.2 Les dispositifs et le matériel ci-après qui contiennent des CFC peuvent rester en service:

| Dispositif/matériel | Emplacement à bord |
|---------------------|--------------------|
| | |

- 2.1.3 Les dispositifs ci-après qui contiennent des hydrochlorofluorocarbones (HCFC) et ont été installés avant le 1er janvier 2020 peuvent rester en service:..

| Dispositif/matériel | Emplacement à bord |
|---------------------|--------------------|
| | |

2.2. Oxydes d'azote (NO_x) (règle 13)

- 2.2.1 Les moteurs diesel ci-après, d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et installés à bord d'un navire construit le 1er janvier 2000 ou après cette date, satisfont aux normes d'émission de la règle 13 3) a), conformément au Code technique sur les NO_x:

| Fabricant et modèle | Numéro de série | Utilisation | Puissance de sortie (kW) | Régime nominal (t/m) |
|---------------------|-----------------|-------------|--------------------------|----------------------|
| | | | | |

- 2.2.2 Les moteurs diesel ci-après, d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et qui ont subi une transformation importante telle que spécifiée à la règle 13 2) le 1er janvier 2000 ou après cette date, satisfont aux normes d'émission de la règle 13 3) a), conformément au Code technique sur les NO_x:

| Fabricant et modèle | Numéro de série | Utilisation | Puissance de sortie (kW) | Régime nominal (t/m) |
|---------------------|-----------------|-------------|--------------------------|----------------------|
| | | | | |

- 2.2.3 Les moteurs diesel ci-après, d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et installés à bord d'un navire construit le 1er janvier 2000 ou après cette date, ou d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW et qui ont subi une transformation importante telle que spécifiée à la règle 13 2) le 1er janvier 2000 ou après cette date, sont équipés d'un dispositif d'épuration des gaz d'échappement ou d'autres méthodes équivalentes conformément à la règle 13 3) b) et au Code technique des NO_x:

| Fabricant et modèle | Numéro de série | Utilisation | Puissance de sortie (kW) | Régime nominal (t/m) |
|---------------------|-----------------|-------------|--------------------------|----------------------|
| | | | | |

- 2.2.4 Les moteurs diesel ci-après, qui sont mentionnés dans les rubriques 2.2.1, 2.2.2 et 2.2.3 ci-dessus, sont équipés de dispositifs de contrôle et d'enregistrement des émissions de NO_x conformément au Code technique sur les NO_x:

| Fabricant et modèle | Numéro de série | Utilisation | Puissance de sortie (kW) | Régime nominal (t/m) |
|---------------------|-----------------|-------------|--------------------------|----------------------|
| | | | | |

- 2.3 Oxydes de soufre (SOx) (règle 14)
- 2.3.1 Lorsqu'il est exploité à l'intérieur d'une zone de contrôle des émissions de SOx spécifiée à la règle 14 3), le navire utilise:
- .1 du fuel-oil dont la teneur en soufre ne dépasse pas 1,5% m/m, telle qu'attestée par les notes de livraison de soutes; ou
 - .2 un dispositif approuvé d'épuration des gaz d'échappement pour ramener les émissions de SOx au-dessous de 6,0 g SOx/kWh; ou
 - .3 une autre technique approuvée pour ramener les émissions de SOx au-dessous de 6,0 g SOx/kWh
- 2.4 Composés organiques volatils (COV) (règle 15)
- 2.4.1 Le navire-citerne dispose d'un collecteur de vapeurs installé et approuvé conformément à la circulaire MSC/Circ.585
- 2.5 Le navire a un incinérateur:
- .1 qui satisfait aux dispositions de la résolution MEPC 76(40), telle que modifiée
 - .2 qui a été installé avant le 1er janvier 2000 et ne satisfait pas aux dispositions de la résolution MEPC 76(40), telle que modifiée

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à

(Lieu de délivrance de la Fiche)

Le

(Date de délivrance)

.....

*(Signature du Fonctionnaire
dûment autorisé qui délivre le Certificat)*

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

*

Appendice II

Cycles d'essai et coefficients de pondération

(Règle 13)

Les cycles d'essai et coefficients de pondération ci-après devraient être appliqués aux fins de vérifier que les moteurs diesel marins ne dépassent pas les limites d'émission de NOx spécifiées à la règle 13 de la présente Annexe, au moyen de la procédure d'essai et de la méthode de calcul qui sont décrites dans le Code technique sur les NOx.

- .1 Pour les moteurs marins à vitesse constante assurant la propulsion principale du navire, y compris la transmission diesel-électrique, le cycle d'essai E2 devrait être appliqué.
- .2 Pour les installations à hélices à pas variable, le cycle d'essai E2 devrait être appliqué.
- .3 Pour les moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice, le cycle d'essai E3 devrait être appliqué.
- .4 Pour les moteurs auxiliaires à vitesse constante, le cycle d'essai D2 devrait être appliqué.
- .5 Pour les moteurs auxiliaires à vitesse variable, à charge variable, qui n'appartiennent pas aux catégories ci-dessus, le cycle d'essai C1 devrait être appliqué.

*Cycle d'essai pour les systèmes de „propulsion principale à vitesse constante“
(y compris la transmission diesel-électrique et les installations à hélice à pas variable)*

| | | | | | |
|--------------------------|----------------------------|------|------|------|------|
| cycle d'essai du type E2 | Vitesse | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Puissance | 100% | 75% | 50% | 25% |
| | Coefficient de pondération | 0,2 | 0,5 | 0,15 | 0,15 |

Cycle d'essai pour les „moteurs principaux et auxiliaires adaptés à l'hélice“

| | | | | | |
|--------------------------|----------------------------|------|-----|------|------|
| cycle d'essai du type E3 | Vitesse | 100% | 91% | 80% | 63% |
| | Puissance | 100% | 75% | 50% | 25% |
| | Coefficient de pondération | 0,2 | 0,5 | 0,15 | 0,15 |

Cycle d'essai pour les „moteurs auxiliaires à vitesse constante“

| | | | | | | |
|--------------------------|----------------------------|------|------|------|------|------|
| cycle d'essai du type D2 | Vitesse | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | Puissance | 100% | 75% | 50% | 25% | 10% |
| | Coefficient de pondération | 0,05 | 0,25 | 0,3 | 0,3 | 0,1 |

Cycle d'essai pour les „moteurs auxiliaires à vitesse variable, à charge variable“

| | | | | | | | | | |
|--------------------------|----------------------------|------------------|------|------|-----|-----------------------|-----|-----|---------|
| cycle d'essai du type C1 | Vitesse | Vitesse nominale | | | | Vitesse intermédiaire | | | Ralenti |
| | Couple % | 100% | 75% | 50% | 10% | 100% | 75% | 50% | 0% |
| | Coefficient de pondération | 0,15 | 0,15 | 0,15 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,15 |

*

Appendice III

Critères et procédures pour la désignation de zones de contrôle des émissions de SOx

(Règle 14)

1 Objectifs

- 1.1 Le présent appendice a pour objet de définir les critères et procédures applicables à la désignation de zones de contrôle des émissions de SOx. La désignation de zones de contrôle des émissions de SOx a pour but de prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère due aux émissions de SOx provenant des navires et les effets préjudiciables que ces émissions ont sur les zones terrestres et maritimes.
- 1.2 L'Organisation devrait envisager l'adoption d'une zone de contrôle des émissions de SOx si la preuve lui est fournie qu'il est nécessaire d'y prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère due aux émissions de SOx provenant des navires.

2 Critères applicables à la proposition de désignation d'une zone de contrôle des émissions de SOx

- 2.1 Seuls les Etats contractants au Protocole de 1997 peuvent soumettre à l'Organisation une proposition visant à désigner une zone de contrôle des émissions de SOx. Lorsque deux ou plusieurs Etats contractants ont des intérêts communs dans une zone particulière, ils devraient formuler une proposition coordonnée.
- 2.2 La proposition doit comprendre:
 - .1 une délimitation précise de la zone dans laquelle il est proposé de contrôler les émissions de SOx provenant des navires, assortie d'une carte de référence sur laquelle la zone est indiquée;
 - .2 une description des zones terrestres et maritimes susceptibles d'être affectées par les émissions de SOx provenant des navires;
 - .3 une évaluation qui montre que les émissions de SOx provenant des navires exploités dans la zone où il est proposé de contrôler ces émissions contribuent à la pollution de l'atmosphère par les SOx, y compris aux retombées de SOx, et qui indique les effets préjudiciables qu'elles ont sur les zones terrestres et maritimes considérées. Cette évaluation doit comprendre une description des effets que les émissions de SOx ont sur les écosystèmes terrestres et aquatiques, les zones de productivité naturelle, les habitats critiques, la qualité de l'eau, la santé de l'homme et les zones importantes sur les plans culturel et scientifique, s'il y a lieu. Les sources des données pertinentes, y compris les méthodes utilisées, doivent être mentionnées;
 - .4 tout renseignement utile au sujet des conditions météorologiques dans la zone où il est proposé de contrôler les émissions de SOx, ainsi que dans les zones terrestres et maritimes menacées, concernant en particulier les caractéristiques des vents dominants, ou au sujet des conditions topographiques, géologiques, océanographiques, morphologiques ou autres qui risquent d'entraîner une augmentation probable du degré local de pollution de l'atmosphère ou des niveaux d'acidification;
 - .5 la nature du trafic maritime dans la zone où il est proposé de contrôler les émissions de SOx, y compris les courants de circulation et la densité du trafic; et
 - .6 une description des mesures de contrôle que le ou les Etats contractants qui présentent la proposition ont prises pour remédier aux émissions de SOx d'origine tellurique affectant la zone menacée et qui sont en place et déjà appliquées, ainsi que de celles qu'il est envisagé d'adopter en application de la règle 14 de l'Annexe VI de la présente Convention.
- 2.3 Les limites géographiques d'une zone de contrôle des émissions de SOx seront établies sur la base des critères pertinents énoncés ci-dessus, y compris les émissions et les retombées de SOx provenant des navires qui naviguent dans la zone proposée, les courants de circulation et la densité du trafic, ainsi que les caractéristiques des vents dominants.
- 2.4 Toute proposition visant à désigner une zone donnée comme zone de contrôle des émissions de SOx devrait être soumise à l'Organisation conformément aux règles et procédures établies par celle-ci.

3 Procédures d'évaluation et d'adoption par l'Organisation de zones de contrôle des émissions de SO_x

- 3.1 L'Organisation doit examiner chaque proposition qui lui est soumise par un ou plusieurs Etats contractants.
- 3.2 Une zone de contrôle des émissions de SO_x doit être désignée comme telle par le biais d'un amendement à la présente Annexe qui est examiné, adopté et mis en vigueur conformément à l'article 16 de la présente Convention.
- 3.3 Lorsqu'elle évalue la proposition, l'Organisation doit tenir compte des critères qui doivent être inclus dans chaque proposition soumise pour adoption et qui sont énoncés à la section 2 ci-dessus, ainsi que des coûts relatifs des mesures visant à réduire les retombées de soufre provenant des navires par rapport à ceux des mesures de contrôle à terre. Il faudrait tenir compte également des conséquences que ces mesures auraient, sur le plan économique, pour les navires qui effectuent des voyages internationaux.

4 Fonctionnement des zones de contrôle des émissions de SO_x

- 4.1 Les Parties dont des navires naviguent dans la zone sont encouragées à faire par à l'Organisation de toutes les préoccupations qu'elles pourraient avoir au sujet du fonctionnement de la zone.

*

PROTOCOLE DE 1992
modifiant la Convention internationale de 1969 sur
la responsabilité civile pour les dommages dus à la
pollution par les hydrocarbures

Texte adopté par la Conférence

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

Ayant examiné la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Protocole de 1984 y relatif,

Ayant noté que le Protocole de 1984 à cette convention qui en élargit la portée et offre une indemnisation accrue n'est pas encore entré en vigueur,

Affirmant qu'il importe de préserver la viabilité du système international de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures,

Conscientes de la nécessité d'assurer dès que possible l'entrée en vigueur du contenu du Protocole de 1984,

Reconnaissant que des dispositions spéciales sont nécessaires pour l'introduction d'amendements correspondants à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

SONT CONVENUES des dispositions suivantes:

Article premier

La Convention qui est modifiée par les dispositions du présent Protocole est la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la „Convention de 1969 sur la responsabilité“. Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de la Convention de 1969 sur la responsabilité, cette expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

Article 2

L'article I de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:
 1. „Navire“ signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.
2. Le paragraphe 5 est remplacé par le texte ci-après:
 5. „Hydrocarbures“ signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.
3. Le paragraphe 6 est remplacé par le texte ci-après:
 6. „Dommage par pollution“ signifie:
 - a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'envi-

ronnement 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;

- b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

4. Le paragraphe 8 est remplacé par le texte ci-après:

8. „Evénement“ signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.

5. Le paragraphe 9 est remplacé par le texte ci-après:

9. „Organisation“ signifie l'Organisation maritime internationale.

6. Après le paragraphe 9, un nouveau paragraphe est inséré comme suit:

10. „Convention de 1969 sur la responsabilité“ signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de cette convention, l'expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

Article 3

L'article II de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après:

La présente Convention s'applique exclusivement:

a) aux dommages de pollution survenus:

- i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et
- ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant 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 éviter ou à réduire de tels dommages.

Article 4

L'article III de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:

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. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;
- b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;
- c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire;
- d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;
- e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;

f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e);
à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 5

L'article IV de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après:

Lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire 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 III, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article 6

L'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:

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 calculé comme suit:

- a) 3 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5.000 unités;
- b) pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 420 unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa a);

étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 59,7 millions d'unités de compte.

2. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte ci-après:

2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

3. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte ci-après:

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 ou, à défaut d'une telle action, auprès d'un tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action peut être engagée en vertu de l'article IX. Le 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 dans lequel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. Le paragraphe 9 est remplacé par le texte ci-après:

9. a) L',unité de compte' visée au paragraphe 1 du présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 sont convertis en monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au paragraphe 3. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

b) Toutefois, un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 9 a) 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 encore à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 9 a) est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe correspond à 55 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc-or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

- c) Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 9 a) et la conversion mentionnée au paragraphe 9 b) sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 9 a). Les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 9 a) ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 9 b), selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

5. Le paragraphe 10 est remplacé par le texte ci-après:

10. Aux fins du présent article, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe 1 de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

6. La deuxième phrase du paragraphe 11 est remplacée par le texte ci-après:

Un tel fonds peut être constitué même lorsque, en vertu des dispositions du paragraphe 2, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire.

Article 7

L'article VII de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. Les deux premières phrases du paragraphe 2 sont remplacées par le texte ci-après:

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 de l'Etat contractant s'est assurée que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un Etat contractant, 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 contractant, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout Etat contractant.

2. Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:

4. 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 contractant, auprès de l'autorité de l'Etat qui a délivré ou visé le certificat.

3. La première phrase du paragraphe 7 est remplacée par le texte ci-après:

Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un Etat contractant en application du paragraphe 2 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, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat contractant.

4. Dans la deuxième phrase du paragraphe 7, les mots „à l'Etat d'immatriculation“ sont remplacés par les mots „à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat“.

5. La deuxième phrase du paragraphe 8 est remplacée par le texte ci-après:

Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V, paragraphe 2, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1.

Article 8

L'article IX de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone telle que définie à l'article II, 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 ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone, 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.

Article 9

Après l'article XII de la Convention de 1969 sur la responsabilité, deux nouveaux articles sont insérés comme suit:

*Article XIIbis****Dispositions transitoires***

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent dans le cas d'un Etat qui, à la date d'un événement, est Partie à la fois à la présente Convention et à la Convention de 1969 sur la responsabilité:

- a) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention, la responsabilité régie par celle-ci est considérée comme assumée au cas et dans la mesure où elle est également régie par la Convention de 1969 sur la responsabilité;
- b) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention et que l'Etat est Partie à la présente Convention et à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la responsabilité qui reste à assumer après application des dispositions du paragraphe a) du présent article n'est régie par la présente Convention que dans la mesure où les dommages par pollution n'ont pas été pleinement réparés après application des dispositions de ladite Convention de 1971;
- c) aux fins de l'application de l'article III, paragraphe 4, de la présente Convention, les termes „la présente Convention“ sont interprétés comme se référant à la présente Convention ou à la Convention de 1969 sur la responsabilité, selon le cas;
- d) aux fins de l'application de l'article V, paragraphe 3, de la présente Convention, le montant total du fonds à constituer est réduit du montant pour lequel la responsabilité est considérée comme assumée conformément au paragraphe a) du présent article.

*Article XIIter****Clauses finales***

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 12 à 18 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité. Dans la présente Convention, les références aux Etats contractants sont considérées comme des références aux Etats contractants à ce protocole.

Article 10

Le modèle de certificat joint en annexe à la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le modèle joint en annexe au présent Protocole.

Article 11

1. La Convention de 1969 sur la responsabilité et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

2. Les articles I à XII ter, y compris le modèle de certificat, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, sont désignés sous le nom de „Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures“ („Convention de 1992 sur la responsabilité“).

Clauses finales

Article 12

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats à Londres du 15 janvier 1993 au 14 janvier 1994.
2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, tout Etat peut devenir Partie au présent Protocole par:
 - a) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
 - b) adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
4. Tout Etat contractant à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la „Convention de 1971 portant création du Fonds“, ne peut ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer que s'il ratifie, accepte ou approuve en même temps le Protocole de 1992 modifiant cette convention ou s'il y adhère, à moins qu'il dénonce la Convention de 1971 portant création du Fonds, avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat.
5. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité est lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres Etats Parties au Protocole mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité à l'égard des Etats Parties à cette convention.
6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

Article 13

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix Etats, y compris quatre Etats possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Toutefois, tout Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole, déclarer que cet instrument est réputé sans effet aux fins du présent article jusqu'à l'expiration du délai de six mois prévu à l'article 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. Un Etat qui n'est pas un Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds, peut également faire en même temps une déclaration conformément au présent paragraphe.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe précédent peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation. Tout retrait ainsi effectué prend effet à la date de la réception de la notification, à condition que cet Etat soit considéré comme ayant déposé à cette date son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole.

4. Pour tout Etat qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date du dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Article 14

Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Article 15

Modification des limites de responsabilité

1. A la demande d'un quart au moins des Etats contractants, toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.

2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. Tous les Etats contractants à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances. Il tient également compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, et les limites prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant le 15 janvier 1998 ou avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de 6 p. 100 par an, en intérêt composé, à compter du 15 janvier 1993.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique ne fassent savoir à l'Organisation qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'article 16, paragraphes 1 et 2, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité juridique mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

Article 16

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

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

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

4. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'une quelconque d'entre elles de la Convention de 1969 sur la responsabilité en vertu de l'article XVI de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.

5. La dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds par un Etat qui reste Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds est considérée comme une dénonciation du présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds prend effet conformément à l'article 34 de ce protocole.

Article 17

Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article 15 sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation:

a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:

i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau, et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

- ii) de toute déclaration et notification effectuées en vertu de l'article 13 et de toute déclaration et communication effectuées en vertu de l'article V, paragraphe 9, de la Convention de 1992 sur la responsabilité;
 - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iv) de toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité, qui a été présentée conformément à l'article 15, paragraphe 1;
 - v) de tout amendement qui a été adopté conformément à l'article 15, paragraphe 4;
 - vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 15, paragraphe 7, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;
 - vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
 - viii) de toute dénonciation réputée avoir été effectuée en vertu de l'article 16, paragraphe 5;
 - ix) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'Organisation 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 18

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

FAIT à Londres, ce vingt-sept novembre mil neuf cent quatre-vingt-douze.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

*

ANNEXE

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIERE
relative à la responsabilité civile pour les dommages dus
à la pollution par les hydrocarbures

Délivré conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

| <i>Nom du navire</i> | <i>Lettres ou numéro distinctifs</i> | <i>Port d'immatriculation</i> | <i>Nom et adresse du propriétaire</i> |
|----------------------|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| | | | |

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 de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

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)

Fait à le

(lieu)

(date)

.....
 Signature et titre de l'agent 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, le montant fourni par chacune d'elles devrait être indiqué.
3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il conviendrait de les énumérer.
4. Dans la rubrique „Durée de la garantie“, il faut préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

*

PROTOCOLE DE 1992
modifiant la Convention internationale de 1971 portant
création d'un fonds international d'indemnisation pour
les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

Ayant examiné la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Protocole de 1984 y relatif,

Ayant noté que le Protocole de 1984 à cette convention qui en élargit la portée et offre une indemnisation accrue n'est pas encore entré en vigueur,

Affirmant qu'il importe de préserver la viabilité du système international de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures,

Conscientes de la nécessité d'assurer dès que possible l'entrée en vigueur du contenu du Protocole de 1984,

Reconnaissant qu'il serait avantageux pour les Etats Parties de faire en sorte que la Convention modifiée coexiste pendant une période transitoire avec la Convention initiale, en la complétant,

Convaincues que les conséquences économiques des dommages par pollution résultant du transport d'hydrocarbures en vrac par voie maritime devraient continuer à être partagées par les propriétaires des navires et par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures,

Tenant compte de l'adoption du Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

SONT CONVENUES des disposition suivantes:

Article premier

La Convention qui est modifiée par les dispositions du présent Protocole est la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la „Convention de 1971 portant création du Fonds“. Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, cette expression désigne la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par ce protocole.

Article 2

L'article premier de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:
 1. „Convention de 1992 sur la responsabilité“ signifie la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
2. Après le paragraphe 1, un nouveau paragraphe est inséré comme suit:

Ibis. „Convention de 1971 portant création du Fonds“ signifie la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de cette convention, l'expression désigne la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par ce protocole.
3. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte ci-après:
 2. Les termes „navire“, „personne“, „propriétaire“, „hydrocarbures“, „dommage par pollution“, „mesures de sauvegarde“, „événement“ et „Organisation“ s'interprètent conformément à l'article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

4. Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:
 4. Par „unité de compte“ on entend l'unité visée à l'article V, paragraphe 9, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.
5. Le paragraphe 5 est remplacé par le texte ci-après:
 5. „Jauge du navire“ s'interprète conformément à l'article V, paragraphe 10, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.
6. Le paragraphe 7 est remplacé par le texte ci-après:
 7. „Garant“ signifie toute personne qui fournit une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de l'article VII, paragraphe 1, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

Article 3

L'article 2 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:

1. Un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution, désigné sous le nom de „Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures“ et ci-après dénommé „le Fonds“, est créé aux fins suivantes:
 - a) assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention de 1992 sur la responsabilité est insuffisante;
 - b) atteindre les objectifs connexes prévus par la présente Convention.

Article 4

L'article 3 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est remplacé par le texte ci-après:

La présente Convention s'applique exclusivement:

- a) aux dommages par pollution survenus:
 - i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et
 - ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant, établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant 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 éviter ou à réduire de tels dommages.

Article 5

Le titre précédant les articles 4 à 9 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié par la suppression des mots „et prise en charge financière“.

Article 6

L'article 4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 1, l'expression „Convention sur la responsabilité“, qui revient cinq fois, est remplacée par „Convention de 1992 sur la responsabilité“.
2. Le paragraphe 3 est remplacé par le texte ci-après:
 3. Si le Fonds 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 Fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser cette personne. Le Fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III, paragraphe 3 de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Toutefois, cette exonération du Fonds ne s'applique pas aux mesures de sauvegarde.

3. Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:
4. a) Sauf dispositions contraires des alinéas b) et c) du présent paragraphe, le montant total des indemnités que le Fonds doit verser pour un événement déterminé en vertu du présent article est limité de manière que la somme de ce montant et du montant des indemnités effectivement versées, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité, pour réparer des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention tel que défini à l'article 3 n'excède pas 135 millions d'unités de compte.
 - b) Sauf dispositions contraires de l'alinéa c), le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article pour les dommages par pollution résultant d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ne peut excéder 135 millions d'unités de compte.
 - c) Le montant maximal d'indemnisation visé aux alinéas a) et b) est fixé à 200 millions d'unités de compte pour un événement déterminé survenant au cours de toute période pendant laquelle il y a trois Parties à la présente Convention pour lesquelles le total des quantités pertinentes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours de l'année civile précédente par des personnes sur le territoire de ces Parties est égal ou supérieur à 600 millions de tonnes.
 - d) Les intérêts que pourrait rapporter un fonds constitué conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article V de la Convention de 1992 sur la responsabilité ne sont pas pris en considération dans le calcul du montant maximal des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article.
 - e) Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.
4. Le paragraphe 5 est remplacé par le texte ci-après:
5. Si le montant des demandes établies contre le Fonds excède le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du paragraphe 4, le montant disponible au titre de la présente Convention est réparti au marc le franc entre les demandeurs sur la base des créances établies.
5. Le paragraphe 6 est remplacé par le texte ci-après:
6. L'Assemblée du Fonds peut décider que, dans des cas exceptionnels, une indemnisation peut être versée en application de la présente Convention même si le propriétaire du navire n'a pas constitué de fonds conformément aux dispositions de l'article V, paragraphe 3, de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Dans ce cas, les dispositions de l'alinéa e) du paragraphe 4 du présent article s'appliquent.

Article 7

L'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est supprimé.

Article 8

L'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 1, le numéro du paragraphe et les mots „et à la prise en charge financière visée à l'article 5“ sont supprimés.
2. Le paragraphe 2 est supprimé.

Article 9

L'article 7 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Aux paragraphes 1, 3, 4 et 6, l'expression „Convention sur la responsabilité“, qui revient sept fois, est remplacée par „Convention de 1992 sur la responsabilité“.
2. Au paragraphe 1, les mots „ou aux fins de prise en charge financière en vertu de l'article 5“ sont supprimés.
3. A la première phrase du paragraphe 3, les mots „ou de prise en charge financière s'y rapportant“ et „ou 5“ sont supprimés.
4. A la deuxième phrase du paragraphe 3, les mots „ou à l'article 5, paragraphe 1,“ sont supprimés.

Article 10

A l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, l'expression „Convention sur la responsabilité“ est remplacée par „Convention de 1992 sur la responsabilité“.

Article 11

L'article 9 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:
 1. Le Fonds acquiert par subrogation, à l'égard de toute somme versée par lui, conformément à l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, en réparation de dommages par pollution, tous les droits qui, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité, seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.
 2. Au paragraphe 2, les mots „ou prise en charge“ sont supprimés.

Article 12

L'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

La phrase liminaire du paragraphe 1 est remplacée par le texte ci-après:

Les contributions annuelles au Fonds sont versées, en ce qui concerne chacun des Etats contractants, par toute personne qui, au cours de l'année civile mentionnée à l'article 12, paragraphe 2, alinéa a) ou b), a reçu des quantités totales supérieures à 150.000 tonnes:

Article 13

L'article 11 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est supprimé.

Article 14

L'article 12 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Dans la phrase liminaire du paragraphe 1, les mots „dues par chaque personne visée à l'article 10“ sont supprimés.
2. Au paragraphe 1, alinéas i) b) et i) c), les mots „des articles 4 et 5“ sont remplacés par les mots „de l'article 4“ et les mots „15 millions de francs“ sont remplacés par les mots „quatre millions d'unités de compte“.
3. L'alinéa ii) b) du paragraphe 1 est supprimé.
4. Les alinéas ii) c) et d) du paragraphe 1 sont renumérotés ii) b) et c).
5. La phrase liminaire du paragraphe 2 est remplacée par le texte ci-après:

L'Assemblée arrête le montant total des contributions à percevoir. L'Administrateur, se fondant sur la décision de l'Assemblée, calcule, pour chacun des Etats contractants, le montant de la contribution annuelle de chaque personne visée à l'article 10:
6. Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:
 4. La contribution annuelle est due à la date qui sera fixée par le règlement intérieur du Fonds. L'Assemblée peut arrêter une autre date de paiement.
7. Le paragraphe 5 est remplacé par le texte ci-après:
 5. L'Assemblée peut décider, dans les conditions qui seront fixées par le règlement financier du Fonds, d'opérer des virements entre des fonds reçus conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, alinéa a) et des fonds reçus conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, alinéa b).
8. Le paragraphe 6 est supprimé.

Article 15

L'article 13 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:
 1. Le montant de toute contribution en retard visée à l'article 12 est accru d'un intérêt dont le taux est fixé conformément au règlement intérieur du Fonds, étant entendu que différents taux peuvent être fixés selon les circonstances.
2. Au paragraphe 3, les mots „articles 10 et 11“ sont remplacés par les mots „articles 10 et 12“ et les mots „et que le retard apporté au paiement excède trois mois“ sont supprimés.

Article 16

Un nouveau paragraphe 4 est ajouté à l'article 15 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, comme suit:

4. Lorsqu'un Etat contractant ne remplit pas l'obligation qu'il a de soumettre à l'Administrateur les renseignements visés au paragraphe 2 et que cela entraîne une perte financière pour le Fonds, cet Etat contractant est tenu d'indemniser le Fonds pour la perte subie. Après avis de l'Administrateur, l'Assemblée décide si cette indemnisation est exigible de cet Etat contractant.

Article 17

L'article 16 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est remplacé par le texte ci-après:

Le Fonds comprend une Assemblée et un Secrétariat dirigé par un Administrateur.

Article 18

L'article 18 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Dans la phrase liminaire, les mots „Sous réserve des dispositions de l'article 26“ sont supprimés.
2. Le paragraphe 8 est supprimé.
3. Le paragraphe 9 est remplacé par le texte ci-après:
 9. d'instituer tout organe subsidiaire, permanent ou temporaire, qu'elle juge nécessaire, de définir son mandat et de lui donner les pouvoirs requis pour exercer les fonctions qui lui ont été confiées; lorsqu'elle nomme les membres d'un tel organe, l'Assemblée veille à assurer une répartition géographique équitable des membres et à ce que les Etats contractants qui reçoivent les plus grandes quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution soient représentés de manière satisfaisante; le règlement intérieur de l'Assemblée peut régir, mutatis mutandis, les travaux de cet organe subsidiaire.
4. Au paragraphe 10, les mots „ , du Comité exécutif“ sont supprimés.
5. Au paragraphe 11, les mots „ , au Comité exécutif“ sont supprimés.
6. Le paragraphe 12 est supprimé.

Article 19

L'article 19 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:
 1. L'Assemblée se réunit en session ordinaire, chaque année civile, sur convocation de l'Administrateur.
2. Au paragraphe 2, les mots „du Comité exécutif ou“ sont supprimés.

Article 20

Les articles 21 à 27 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et les titres de ces articles sont supprimés.

Article 21

L'article 29 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:
 1. L'Administrateur est le plus haut fonctionnaire du Fonds. Sous réserve des instructions qui lui sont données par l'Assemblée, il s'acquitte des fonctions qui lui sont dévolues aux termes de la présente Convention et du règlement intérieur du Fonds et de celles qui lui sont attribuées par l'Assemblée.
2. Au paragraphe 2, alinéa e), les mots „ou du Comité exécutif“ sont supprimés.
3. Au paragraphe 2, alinéa f), les mots „ou au Comité exécutif, suivant le cas“ sont supprimés.
4. Le paragraphe 2, alinéa g), est remplacé par le texte ci-après:
 - g) d'établir, en liaison avec le Président de l'Assemblée, et de publier un rapport sur les activités du Fonds au cours de l'année civile précédente;
5. Au paragraphe 2, alinéa h), les mots „ou du Comité exécutif“ sont supprimés.

Article 22

A l'article 31, paragraphe 1, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les mots „au Comité exécutif et“ sont supprimés.

Article 23

L'article 32 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Dans la phrase liminaire, les mots „et au Comité exécutif“ sont supprimés.
2. A l'alinéa b), les mots „et du Comité exécutif“ sont supprimés.

Article 24

L'article 33 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1 est supprimé.
2. Dans le paragraphe 2, le numéro du paragraphe est supprimé.
3. L'alinéa c) est remplacé par le texte ci-après:
 - c) la création d'organes subsidiaires conformément à l'article 18, paragraphe 9, et les décisions qui s'y rapportent.

Article 25

L'article 35 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est remplacé par le texte ci-après:

Les demandes d'indemnisation visées à l'article 4 qui découlent d'événements survenus après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ne peuvent être présentées au Fonds avant l'expiration d'un délai de cent vingt jours à compter de cette date.

Article 26

Après l'article 36 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, quatre nouveaux articles sont insérés comme suit:

Article 36bis

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent pendant la période, ci-après dénommée „période transitoire“, qui va de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à la date à laquelle prennent effet les dénonciations prévues à l'article 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds:

- a) Aux fins de l'application de l'article 2, paragraphe 1 a), de la présente Convention, toute mention de la Convention de 1992 sur la responsabilité vise la Convention internationale de

1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans sa version initiale ou telle que modifiée par le Protocole de 1976 y relatif (dénommée ci-après dans le présent article la „Convention de 1969 sur la responsabilité“), et également la Convention de 1971 portant création du Fonds.

- b) Lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention, le Fonds verse une indemnisation à toute personne ayant subi un dommage par pollution seulement au cas et dans la mesure où une telle personne n'a pas pu obtenir une indemnisation intégrale et appropriée en réparation du dommage subi, en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité, de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 sur la responsabilité; toutefois, en ce qui concerne des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention pour une Partie à la présente Convention qui n'est pas Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds verse une indemnisation à toute personne ayant subi un dommage par pollution seulement au cas et dans la mesure où une telle personne n'aurait pas pu obtenir une indemnisation intégrale et appropriée en réparation du dommage subi, si cet Etat avait été Partie à chacune des conventions susmentionnées.
- c) Aux fins de l'application de l'article 4 de la présente Convention, le montant à prendre en considération pour déterminer le montant total des indemnités que le Fonds doit verser comprend également le montant des indemnités effectivement versées en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité, le cas échéant, et le montant des indemnités effectivement versées ou réputées avoir été versées en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- d) L'article 9, paragraphe 1, de la présente Convention s'applique également aux droits dévolus en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité.

Article 36ter

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le montant total des contributions annuelles dues au titre des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans un seul Etat contractant au cours d'une année civile donnée, ne doit pas dépasser 27,5% du montant total des contributions annuelles pour l'année civile en question conformément au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds.
2. Si, du fait de l'application des dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 12, le montant total des contributions dues par les contribuables dans un seul Etat contractant pour une année civile donnée dépasse 27,5% du montant total des contributions annuelles, les contributions dues par tous les contribuables dans cet Etat doivent alors être réduites proportionnellement, afin que le total des contributions de ces contribuables soit également à 27,5% du montant total des contributions annuelles au Fonds pour cette même année.
3. Si les contributions dues par les personnes dans un Etat contractant déterminé sont réduites, en vertu du paragraphe 2 du présent article, les contributions dues par les personnes dans tous les autres Etats contractants doivent être augmentées proportionnellement afin de garantir que le montant total des contributions dues par toutes les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds pour l'année civile en question atteindra le montant total des contributions arrêté par l'assemblée.
4. Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article seront applicables jusqu'à ce que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans l'ensemble des Etats contractants au cours d'une année civile atteigne 750 millions de tonnes ou jusqu'à l'expiration d'une période de cinq ans après l'entrée en vigueur dudit Protocole de 1992, si cette dernière date est plus rapprochée.

Article 36quater

Nonobstant les dispositions de la présente Convention, les dispositions qui suivent s'appliquent à l'administration du Fonds pendant la période durant laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds et la présente Convention sont toutes deux en vigueur:

- a) Le Secrétariat du Fonds créé par la Convention de 1971 portant création du Fonds (ci-après dénommé „le Fonds de 1971“) et l'Administrateur qui le dirige peuvent également exercer les fonctions de Secrétariat et d'Administrateur du Fonds.

- b) Si, conformément à l'alinéa a), le Secrétariat et l'Administrateur du Fonds de 1971 exercent également les fonctions de Secrétariat et d'Administrateur du Fonds, le Fonds est représenté, en cas de conflit d'intérêts entre le Fonds de 1971 et le Fonds, par le Président de l'Assemblée du Fonds.
- c) Dans l'exercice des fonctions qui leur incombent en vertu de la présente Convention et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, l'Administrateur ainsi que le personnel nommé et les experts désignés par lui ne sont pas considérés comme contrevenant aux dispositions de l'article 30 de la présente Convention, dans la mesure où ils exécutent leur tâche conformément aux dispositions du présent article.
- d) L'Assemblée du Fonds s'efforce de ne pas prendre de décisions qui soient incompatibles avec des décisions prises par l'Assemblée du Fonds de 1971. Si des questions administratives d'intérêt commun donnent lieu à des divergences d'opinions, l'Assemblée du Fonds s'efforce de parvenir à un consensus avec l'Assemblée du Fonds de 1971, dans un esprit de coopération mutuelle et en tenant compte des objectifs communs des deux organisations.
- e) Le Fonds peut succéder aux droits et obligations ainsi qu'à l'actif du Fonds de 1971 si l'Assemblée du Fonds de 1971 en décide ainsi, conformément aux dispositions de l'article 44, paragraphe 2, de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- f) Le Fonds rembourse au Fonds de 1971 tous les frais et toutes les dépenses encourus au titre des tâches administratives que le Fonds de 1971 a accomplies pour le compte du Fonds.

Article 36quinquies

Clauses finales

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 28 à 39 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans la présente Convention, les références aux Etats contractants sont considérées comme des références aux Etats contractants à ce protocole.

Article 27

1. La Convention de 1971 portant création du Fonds et le présent Protocole sont entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.
2. Les articles premier à 36quinquies de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, sont désignés sous le nom de „Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures“ („Convention de 1992 portant création du Fonds“).

Clauses finales

Article 28

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à Londres, du 15 janvier 1993 au 14 janvier 1994, à la signature de tout Etat qui a signé la Convention de 1992 sur la responsabilité.
2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, le présent Protocole est ratifié, accepté ou approuvé par les Etats qui l'ont signé.
3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les Etats qui n'ont pas signé le présent Protocole peuvent y adhérer.
4. Seuls les Etats qui ont ratifié, accepté ou approuvé la Convention de 1992 sur la responsabilité ou qui y ont adhéré peuvent ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer.

5. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou d'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
6. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds est lié par les dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds à l'égard des Parties à cette seule convention.
7. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

Article 29

Renseignements relatifs aux hydrocarbures donnant lieu à contribution

1. Avant l'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard d'un Etat, cet Etat doit, lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 28, paragraphe 5, et ultérieurement chaque année à une date désignée par le Secrétaire général de l'Organisation, communiquer à ce dernier le nom et l'adresse des personnes qui, pour cet Etat, seraient tenues de contribuer au Fonds, en application de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, ainsi que des renseignements sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues sur le territoire de cet Etat par ces personnes au cours de l'année civile précédente.
2. Au cours de la période transitoire, l'Administrateur communique chaque année au Secrétaire général de l'Organisation, pour les Parties, des données sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par les personnes tenues de verser une contribution au Fonds conformément à l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole.

Article 30

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies:
 - a) au moins huit Etats ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation; et
 - b) le Secrétaire général de l'Organisation a été informé, conformément à l'article 29, que les personnes qui seraient tenues à contribution, en application de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, au moins 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.
2. Toutefois, le présent Protocole ne peut entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 sur la responsabilité.
3. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent ou approuvent le présent Protocole ou y adhèrent après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le Protocole entre en vigueur douze mois après la date du dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.
4. Tout Etat peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole, déclarer que cet instrument est sans effet, aux fins du présent article, jusqu'à l'expiration du délai de six mois prévu à l'article 31.

5. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe précédent peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation. Tout retrait ainsi effectué prend effet à la date de la réception de la notification et tout Etat effectuant un tel retrait est considéré comme ayant déposé à cette date son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole.

6. Tout Etat qui a fait une déclaration en vertu de l'article 13, paragraphe 2, du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité est réputé avoir également fait une déclaration en vertu du paragraphe 4 du présent article. Le retrait d'une déclaration faite en vertu dudit article 13, paragraphe 2, est considéré comme constituant également un retrait en vertu du paragraphe 5 du présent article.

Article 31

Dénonciation des Conventions de 1969 et de 1971

Sous réserve des dispositions de l'article 30, dans un délai de six mois après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies:

- a) au moins huit Etats sont devenus Parties au présent Protocole ou ont déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, que ce dernier relève ou non de l'article 30, paragraphe 4, et
- b) le Secrétaire général de l'Organisation a été informé, conformément à l'article 29, que les personnes qui sont ou seraient tenues à contribution, en application de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, au moins 750 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, chaque Partie au présent Protocole et chaque Etat qui a déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relevant ou non de l'article 30, paragraphe 4, dénonce, s'il est Partie à celles-ci, la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1969 sur la responsabilité, la dénonciation prenant effet douze mois après l'expiration du délai de six mois susmentionné.

Article 32

Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds.
2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds à la demande du tiers au moins de tous les Etats contractants.

Article 33

Modifications des limites d'indemnisation

1. A la demande d'un quart des Etats contractants au moins, toute proposition visant à modifier les limites d'indemnisation prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.
2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
3. Tous les Etats contractants à la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votants au sein du Comité juridique élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.
5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant et des fluctuations de la valeur des monnaies. Il tient également compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, et les limites prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
6.
 - a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant le 15 janvier 1998 ni avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.
 - b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter du 15 janvier 1993.
 - c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole.
7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats qui étaient Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique ne fassent savoir à l'Organisation qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.
8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.
9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'article 34, paragraphes 1 et 2, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.
10. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité juridique mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

Article 34

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.
4. La dénonciation de la Convention de 1992 sur la responsabilité est considérée comme une dénonciation du présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité prend effet conformément à l'article 16 de ce protocole.
5. Tout Etat contractant au présent Protocole qui n'a pas dénoncé la Convention de 1971 portant création du Fonds non plus que la Convention de 1969 sur la responsabilité ainsi que le prescrit l'article 31 est réputé avoir dénoncé le présent Protocole, cette dénonciation prenant effet douze mois après l'expiration du délai de six mois mentionné dans cet article. A compter de la date à laquelle les dénonciations prévues à l'article 31 prennent effet, toute Partie au présent Protocole qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention de 1969 sur la responsabilité ou d'adhésion à celle-ci est réputée avoir dénoncé le présent Protocole à compter de la date à laquelle cet instrument prend effet.
6. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'une quelconque d'entre elles de la Convention de 1971 portant création du Fonds en vertu de l'article 41 de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole.
7. Nonobstant toute dénonciation du présent Protocole faite par une Partie conformément au présent article, les dispositions du présent Protocole sur l'obligation de verser une contribution en vertu de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, pour un événement survenu dans les conditions prévues à l'article 12, paragraphe 2, alinéa b), de la Convention modifiée, avant que la dénonciation ne prenne effet, continuent de s'appliquer.

Article 35

Sessions extraordinaires de l'Assemblée

1. Tout Etat contractant peut, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation qui entraînera, à son avis, une augmentation considérable du niveau des contributions des autres Etats contractants, demander à l'Administrateur de convoquer l'assemblée en session extraordinaire. L'Administrateur convoque l'Assemblée de telle façon qu'elle se réunisse dans un délai de soixante jours après la réception de la demande.
2. L'Administrateur peut, de sa propre initiative, convoquer l'Assemblée en session extraordinaire dans un délai de soixante jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation s'il considère que cette dénonciation entraînera, à son avis, une augmentation considérable du niveau des contributions des autres Etats contractants.
3. Si, au cours d'une session extraordinaire, tenue conformément au paragraphe 1 ou 2, l'Assemblée décide que la dénonciation entraînera une augmentation considérable du niveau des contributions pour les autres Etats contractants, chacun de ces Etats peut, au plus tard cent vingt jours avant la date à laquelle la dénonciation prend effet, dénoncer le présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la même date.

Article 36

Extinction du Protocole

1. Le présent Protocole cesse d'être en vigueur lorsque le nombre des Etats contractants devient inférieur à trois.

2. Les Etats qui sont liés par le présent Protocole la veille de la date à laquelle il cesse d'être en vigueur prennent toutes les mesures nécessaires pour que le Fonds puisse exercer les fonctions prévues à l'article 37 du présent Protocole et, pour ces fins seulement, restent liés par le présent Protocole.

Article 37

Liquidation du Fonds

1. Au cas où le présent Protocole cesserait d'être en vigueur, le Fonds:
 - a) devra assumer ses obligations relatives à tout événement survenu avant que le Protocole ait cessé d'être en vigueur;
 - b) pourra exercer ses droits en matière de recouvrement des contributions dans la mesure où ces dernières sont nécessaires pour lui permettre de remplir les obligations visées à l'alinéa a), y compris les frais d'administration qu'il devra engager à cet effet.
2. L'Assemblée prendra toute mesure nécessaire en vue de la liquidation du Fonds, y compris la distribution équitable des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds entre les personnes ayant versé des contributions.
3. Aux fins du présent article, le Fonds demeure une personne juridique.

Article 38

Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article 33 sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation:
 - a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole 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 toute déclaration et notification effectuées en vertu de l'article 30, y compris les déclarations et retraits réputés avoir été effectués conformément à cet article;
 - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iv) de la date à laquelle les dénonciations prévues à l'article 31 doivent être effectuées;
 - v) de toute proposition visant à modifier les limites d'indemnisation, qui a été présentée conformément à l'article 33, paragraphe 1;
 - vi) de tout amendement qui a été adopté conformément à l'article 33, paragraphe 4;
 - vii) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 33, paragraphe 7, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;
 - viii) de tout dépôt d'un instrument de dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date de dépôt et de la date à laquelle cette dénonciation prend effet;
 - ix) de toute dénonciation réputée avoir été effectuée en vertu de l'article 34, paragraphe 5;
 - x) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;
 - b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.
3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'Organisation 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 39

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

FAIT à Londres, ce vingt-sept novembre mil neuf cent quatre-vingt-douze.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisé à cet effet, ont signé le présent Protocole.

*

PROTOCOLE DE 1990
modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative
au transport par mer de passagers et de leurs bagages

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

Considérant qu'il est souhaitable de modifier la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974, afin d'offrir une indemnisation accrue et d'instaurer une procédure simplifiée pour la mise à jour des limites qui y sont prévues,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

Article I

Aux fins du présent Protocole:

1. „Convention“ désigne la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de la Convention, cette expression désigne la Convention, telle que modifiée par ce protocole.
2. „Organisation“ désigne l'Organisation maritime internationale.
3. „Secrétaire général“ désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

Article II

- 1) Le paragraphe 10 de l'article 1 de la Convention est remplacé par le texte suivant:
 10. „Organisation“ désigne l'Organisation maritime internationale.
- 2) Le paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention est remplacé par le texte suivant:
 1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à 175.000 unités de compte par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.
- 3) L'article 8 de la Convention est remplacé par le texte suivant:
 1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 1.800 unités de compte par passager et par transport.
 2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 10.000 unités de compte par véhicule et par transport.
 3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 2.700 unités de comptes par passager et par transport.
 4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 300 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 135 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.
- 4) L'article 9 de la Convention et son titre sont remplacés par ce qui suit:

Unité de compte et conversion

1. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le droit de tirage spécial, tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève le tribunal saisi du

litige sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial, à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat Partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat Partie, qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat Partie.

2. Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article 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 encore à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs or. Le franc or visé dans le présent paragraphe correspond à 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les Etats communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

Article III

1. La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.
2. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention est lié par les dispositions de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres Etats Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention à l'égard des Etats Parties à cette seule convention.
3. Aucune disposition du présent Protocole ne modifie les obligations d'un Etat qui est Partie à la fois à la Convention et au présent Protocole à l'égard d'un Etat qui est Partie à la Convention mais qui n'est pas Partie au présent Protocole.

Clauses finales

Article IV

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation du 1er juin 1990 au 31 mai 1991.
2. Tout Etat peut exprimer son consentement à être lié par le présent Protocole 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, acceptation ou 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 Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

Article V

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur 90 jours après la date à laquelle dix Etats ont exprimé leur consentement à être liés par lui.
2. Pour tout Etat qui exprime son consentement à être lié par le présent Protocole après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur 90 jours après la date où ce consentement a été exprimé.

Article VI

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet Etat Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.
3. La dénonciation prend effet 12 mois 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.
4. Entre les Etats Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une quelconque d'entre elles en vertu de l'article 25 de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole.

Article VII

Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier le présent Protocole.
2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants au présent Protocole ayant pour objet de le réviser ou de le modifier à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Article VIII

Modification des limites

1. A la demande d'au moins la moitié, et en tout cas d'un minimum de six des Etats Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.
2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (ci-après dénommé „le Comité juridique“) pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
3. Tous les Etats contractants à la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants à la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des Etats contractants à la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote.
5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.
6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.
- b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de 6 p. 100 par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature.
- c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole.
7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.
8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.
9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article VI, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.
10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

Article IX

Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article VIII sont déposés auprès du Secrétaire général.
2. Le Secrétaire général:
- a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:
 - i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau, et de la date à laquelle cette signature ou de dépôt sont intervenus;
 - ii) de toute déclaration et communication effectuées en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article 9 de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole;
 - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iv) de toute proposition visant à modifier les limites, qui a été présentée conformément au paragraphe 1 de l'article VIII;

- v) de tout amendement qui a été adopté conformément au paragraphe 4 de l'article VIII;
 - vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu du paragraphe 7 de l'article VIII ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;
 - vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétaire 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 X

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

FAIT à Londres ce vingt-neuf mars mil neuf cent quatre-vingt-dix.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

*

PROTOCOLE DE 1996
à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution
des mers résultant de l'immersion de déchets

LES PARTIES CONTRACTANTES AU PRESENT PROTOCOLE,

Soulignant la nécessité de protéger le milieu marin et de promouvoir l'utilisation et la conservation durables des ressources marines,

Notant à cet égard les résultats obtenus dans le cadre de la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, et en particulier l'évolution vers des approches fondées sur la précaution et la prévention,

Notant également le rôle joué à cet égard par les instruments complémentaires régionaux et nationaux qui visent à protéger l'environnement marin et qui tiennent compte des circonstances et des besoins particuliers de ces régions et Etats,

Réaffirmant l'utilité d'une approche mondiale de ces questions et en particulier l'importance pour les Parties contractantes de coopérer et collaborer en permanence pour mettre en oeuvre la Convention et le Protocole,

Reconnaissant qu'il peut être souhaitable de prendre, au niveau national ou régional, des mesures plus rigoureuses pour prévenir et éliminer la pollution du milieu marin résultant de l'immersion que celles que prévoient les conventions internationales ou autres types d'accords de portée mondiale,

Prenant en considération les actions et accords internationaux pertinents, et notamment la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement et Action 21,

Conscientes aussi des intérêts et capacités des Etats en développement, et en particulier, des petits Etats insulaires en développement,

Convaincues que de nouvelles dispositions internationales visant à prévenir, réduire et, lorsque cela est possible dans la pratique, éliminer la pollution des mers résultant de l'immersion peuvent et doivent être prises sans tarder en vue de protéger et préserver le milieu marin et de gérer les activités humaines de manière que l'écosystème marin continue à supporter les utilisations légitimes de la mer et à répondre aux besoins des générations actuelle et futures,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

Article 1

Définitions

Aux fins du présent Protocole:

1. „Convention“ désigne la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, telle que modifiée.
2. „Organisation“ désigne l'Organisation maritime internationale.
3. „Secrétaire général“ désigne le Secrétaire général de l'Organisation.
4. 1. „Immersion“ désigne:
 1. toute élimination délibérée dans la mer de déchets ou autres matières à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer;
 2. tout sabordage en mer de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer;

3. tout entreposage de déchets ou autres matières sur le fond des mers, ainsi que dans leur sous-sol, à partir de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer; et
 4. tout abandon ou renversement sur place de plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer, dans le seul but de leur élimination délibérée.
2. Le terme „immersion“ ne vise pas:
1. l'élimination dans la mer de déchets ou autres matières résultant ou provenant de l'exploitation normale de navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer ainsi que leur équipement, à l'exception des déchets ou autres matières transportés par ou transbordés sur des navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer qui sont utilisés pour l'élimination de ces matières, ou provenant du traitement de tels déchets ou autres matières à bord desdits navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels;
 2. le dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination sous réserve qu'un tel dépôt ne soit pas incompatible avec l'objet du présent Protocole; et
 3. nonobstant les dispositions du paragraphe 4.1.4, l'abandon dans la mer de matières (par exemple des câbles, des pipelines ou des appareils de recherche marine) déposées à des fins autres que leur simple élimination.
3. L'élimination ou l'entreposage de déchets ou autres matières résultant directement ou indirectement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement offshore des ressources minérales du fond des mers ne relève pas des dispositions du présent Protocole.
5. 1. „Incinération en mer“ désigne la combustion à bord d'un navire, d'une plate-forme ou autre ouvrage artificiel en mer de déchets ou autres matières aux fins de leur élimination délibérée par destruction thermique.
 2. L'expression „incinération en mer“ ne vise pas l'incinération de déchets ou autres matières à bord d'un navire, d'une plate-forme ou autre ouvrage artificiel en mer si de tels déchets ou autres matières résultent de l'exploitation normale de ce navire, de cette plate-forme ou autre ouvrage artificiel en mer.
6. „Navires et aéronefs“ désigne les véhicules circulant sur l'eau, dans l'eau ou dans les airs, quel qu'en soit le type. Cette expression englobe les véhicules sur coussin d'air et les engins flottants, qu'ils soient autopropulsés ou non.
7. „Mer“ désigne toutes les eaux marines autres que les eaux intérieures des Etats, ainsi que les fonds marins et leur sous-sol; ce terme ne comprend pas les dépôts dans le sous-sol marin auxquels on accède uniquement à partir de la terre.
8. „Déchets ou autres matières“ désigne les matériaux et substances de tout type, de toute forme et de toute nature.
9. „Permis“ désigne l'autorisation accordée préalablement et conformément aux mesures pertinentes adoptées en application de l'article 4.1.2 ou de l'article 8.2.
10. „Pollution“ désigne l'introduction, résultant directement ou indirectement d'activités humaines, de déchets ou autres matières dans la mer, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et aux écosystèmes marins, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité d'utilisation de l'eau de mer et dégradation des valeurs d'agrément.

Article 2

Objectifs

Les Parties contractantes protègent et préservent, individuellement et collectivement, le milieu marin de toutes les sources de pollution et prennent des mesures efficaces, selon leurs capacités scientifiques, techniques et économiques, pour prévenir, réduire et, lorsque cela est possible dans la pratique, éliminer la pollution causée par l'immersion ou l'incinération en mer de déchets ou autres matières. Au besoin, elles harmonisent leurs politiques à cet égard.

*Article 3****Obligations générales***

1. Dans la mise en oeuvre du présent Protocole, les Parties contractantes appliquent une approche de précaution en matière de protection de l'environnement contre l'immersion de déchets ou autres matières, cette approche consistant à prendre les mesures préventives appropriées lorsqu'il y a des raisons de penser que des déchets ou autres matières introduits dans le milieu marin risquent de causer un préjudice, et ce, même en l'absence de preuves concluantes de l'existence d'un lien causal entre les apports et leurs effets.
2. Compte tenu de l'approche selon laquelle le pollueur devrait, en principe, assumer le coût de la pollution, chaque Partie contractante s'efforce d'encourager des pratiques selon lesquelles les personnes qu'elle autorise à se livrer à l'immersion ou à l'incinération en mer assument les coûts liés au respect des prescriptions relatives à la prévention et à la maîtrise de la pollution imposées pour les activités ainsi autorisées, compte dûment tenu de l'intérêt public.
3. Lorsqu'elles appliquent les dispositions du présent Protocole, les Parties contractantes agissent de manière à ne pas déplacer, directement ou indirectement, les dommages ou la probabilité de dommages d'un secteur de l'environnement à un autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre.
4. Aucune des dispositions du présent Protocole ne doit être interprétée comme empêchant les Parties contractantes de prendre, individuellement ou conjointement, des mesures plus strictes conformes au droit international pour ce qui est de prévenir, de réduire et, lorsque cela est possible dans la pratique, d'éliminer la pollution.

*Article 4****Immersion de déchets ou autres matières***

1. 1. Les Parties contractantes interdisent l'immersion de tous déchets ou autres matières à l'exception de ceux qui sont énumérés à l'Annexe 1.
2. L'immersion de déchets ou autres matières énumérés à l'Annexe 1 est subordonnée à la délivrance d'un permis. Les Parties contractantes adoptent des mesures administratives ou législatives visant à garantir que la délivrance des permis et les conditions dont ils sont assortis respectent les dispositions de l'Annexe 2. Il convient d'accorder une attention particulière aux possibilités d'éviter l'immersion en privilégiant les solutions préférables du point de vue de l'environnement.
2. Aucune des dispositions du présent Protocole ne doit être interprétée comme empêchant une Partie contractante d'interdire, en ce qui la concerne, l'immersion de déchets ou autres matières mentionnés à l'Annexe 1. Ladite Partie notifie de telles mesures d'interdiction à l'Organisation.

*Article 5****Incinération en mer***

Les Parties contractantes interdisent l'incinération en mer de déchets ou autres matières.

*Article 6****Exportation de déchets ou autres matières***

Les Parties contractantes n'autorisent pas l'exportation de déchets ou autres matières vers d'autres pays aux fins d'immersion ou d'incinération en mer.

*Article 7****Eaux intérieures***

1. Nonobstant toute autre disposition du présent Protocole, le présent Protocole ne s'applique aux eaux intérieures que dans la mesure prévue aux paragraphes 2 et 3.
2. Chaque Partie contractante choisit soit d'appliquer les dispositions du présent Protocole soit d'adopter d'autres mesures efficaces d'octroi de permis et de réglementation afin de contrôler l'élimination délibérée de déchets ou autres matières dans des eaux marines intérieures lorsque cette élimination constituerait une „immersion“ ou une „incinération en mer“ au sens de l'article 1, si elle était effectuée en mer.
3. Chaque Partie contractante devrait fournir à l'Organisation des renseignements sur la législation et les mécanismes institutionnels concernant la mise en oeuvre, le respect et la mise en application des dispositions dans les eaux marines intérieures. Les Parties contractantes devraient également s'efforcer autant que possible de fournir, à titre facultatif, des rapports récapitulatifs sur le type et la nature des matières immergées dans des eaux marines intérieures.

*Article 8****Dérogations***

1. Les dispositions des articles 4.1 et 5. ne s'appliquent pas lorsqu'il est nécessaire d'assurer la sauvegarde de la vie humaine ou la sécurité des navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer dans les cas de force majeure dus à des intempéries ou dans tout autre cas qui met en péril la vie humaine ou qui constitue une menace réelle pour les navires, aéronefs et plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer, sous réserve que l'immersion ou l'incinération en mer apparaisse comme le seul moyen de faire face à la menace et qu'elle entraîne, selon toute probabilité, des dommages moins graves qu'ils ne le seraient sans le recours à ladite immersion ou incinération en mer. L'immersion ou l'incinération en mer se fait de façon à réduire au minimum les risques d'atteinte à la vie humaine ainsi qu'à la faune et à la flore marines et elle est signalée sans délai à l'Organisation.
2. Une Partie contractante peut délivrer un permis par dérogation aux articles 4.1 et 5 dans des cas d'urgence qui présentent une menace inacceptable pour la santé de l'homme, la sécurité ou le milieu marin et pour lesquels aucune autre solution n'est possible. Avant de ce faire, la Partie contractante consulte tout autre ou tous autres pays qui pourraient en être affectés ainsi que l'Organisation qui, après avoir consulté les autres Parties contractantes et, s'il y a lieu, les organisations internationales compétentes, recommande dans les meilleurs délais à la Partie contractante les procédures les plus appropriées à adopter, conformément à l'article 18.6. La Partie contractante suit ces recommandations dans toute la mesure du possible en fonction du temps dont elle dispose pour prendre les mesures nécessaires et compte tenu de l'obligation générale d'éviter de causer des dommages au milieu marin; elle informe l'Organisation des mesures qu'elle aura prises. Les Parties contractantes s'engagent à se prêter mutuellement assistance en de telles circonstances.
3. Une Partie contractante peut renoncer à ses droits aux termes du paragraphe 2 au moment de la ratification ou de l'adhésion au présent Protocole ou postérieurement.

*Article 9****Délivrance des permis et notification***

1. Chaque Partie contractante désigne une ou plusieurs autorités compétentes pour:
 1. délivrer des permis conformément au présent Protocole;
 2. enregistrer la nature et les quantités de tous les déchets ou autres matières pour lesquels des permis d'immersion ont été délivrés et, lorsque cela est possible dans la pratique, les quantités qui ont été effectivement immergées, ainsi que le lieu, la date et la méthode d'immersion; et

3. surveiller individuellement ou en collaboration avec d'autres Parties contractantes et les organisations internationales compétentes l'état des mers aux fins du présent Protocole.
2. La ou les autorités compétentes d'une Partie contractante délivrent des permis conformément au présent Protocole pour les déchets ou autres matières destinés à l'immersion ou, comme il est prévu à l'article 8.2, à l'incinération en mer:
 1. chargés sur son territoire; et
 2. chargés à bord d'un navire ou d'un aéronef immatriculé sur son territoire ou battant son pavillon, lorsque ce chargement a lieu sur le territoire d'un Etat qui n'est pas Partie contractante au présent Protocole.
3. Lors de la délivrance des permis, la ou les autorités compétentes se conforment aux dispositions de l'article 4, ainsi qu'aux critères, mesures et conditions supplémentaires qu'elles peuvent juger pertinents.
4. Chaque Partie contractante communique, directement ou par l'intermédiaire d'un secrétariat établi en vertu d'un accord régional, à l'Organisation et, le cas échéant, aux autres Parties contractantes:
 1. les renseignements visés aux paragraphes 1.2 et 1.3;
 2. les mesures administratives et législatives prises pour appliquer les dispositions du présent Protocole, y compris un résumé des mesures d'exécution; et
 3. des renseignements sur l'efficacité des mesures visées au paragraphe 4.2 et tous problèmes rencontrés dans leur application.

Les renseignements visés aux paragraphes 1.2 et 1.3 doivent être soumis annuellement. Les renseignements visés aux paragraphes 4.2 et 4.3 doivent être soumis régulièrement.
5. Les rapports soumis en application des paragraphes 4.2 et 4.3 sont évalués par un organe subsidiaire approprié tel que désigné par la Réunion des Parties contractantes. Cet organe rendra compte de ses conclusions à une Réunion appropriée ou à une Réunion spéciale des Parties contractantes.

Article 10

Mise en application

1. Chaque Partie contractante applique les mesures requises pour la mise en oeuvre du présent Protocole à tous:
 1. les navires et aéronefs immatriculés sur son territoire ou battant son pavillon;
 2. les navires et aéronefs chargeant sur son territoire des déchets ou autres matières destinés à être immergés ou incinérés en mer; et
 3. les navires, aéronefs et plates-formes ou autres ouvrages artificiels présumés effectuer des opérations d'immersion ou d'incinération en mer dans les zones dans lesquelles elle est habilitée à exercer sa juridiction conformément au droit international.
2. Chaque Partie contractante prend des mesures appropriées conformément au droit international pour prévenir et, si nécessaire, réprimer les actes contraires aux dispositions du présent Protocole.
3. Les Parties contractantes conviennent de coopérer à l'élaboration de procédures en vue de l'application effective du présent Protocole dans les zones au-delà de la juridiction d'un Etat quelconque, y compris de procédures pour signaler des navires et aéronefs observés alors qu'ils se livrent à des opérations d'immersion ou d'incinération en mer en contravention des dispositions du présent Protocole.
4. Le présent Protocole ne s'applique pas aux navires et aéronefs jouissant de l'immunité souveraine qui leur est conférée par le droit international. Néanmoins, chaque Partie contractante veille, par l'adoption de mesures appropriées, à ce que de tels navires et aéronefs lui appartenant ou exploités par elle agissent de manière conforme aux buts et objectifs du présent Protocole et informe l'Organisation en conséquence.

5. Un Etat peut, au moment où il exprime son consentement à être lié par le présent Protocole, ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il en applique les dispositions à ses navires et aéronefs visés au paragraphe 4, étant entendu que seul cet Etat peut mettre en application ces dispositions à l'encontre de tels navires et aéronefs.

Article 11

Procédures relatives au respect des dispositions

1. Au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent Protocole, la Réunion des Parties contractantes établit les procédures et les mécanismes nécessaires pour évaluer et encourager le respect des dispositions du présent Protocole. De tels procédures et mécanismes sont mis au point de manière à faciliter un échange de renseignements entier et sans réserve, qui soit mené de manière constructive.

2. Après avoir pleinement examiné tous les renseignements soumis en application du présent Protocole et toutes les recommandations faites par l'intermédiaire des procédures et mécanismes établis en vertu du paragraphe 1, la Réunion des Parties contractantes peut fournir les avis, l'assistance ou la coopération nécessaires aux Parties contractantes et aux Parties non contractantes.

Article 12

Coopération régionale

Afin de promouvoir les objectifs du présent Protocole, les Parties contractantes ayant des intérêts communs à protéger le milieu marin d'une région géographique donnée s'efforcent, compte tenu des caractéristiques régionales, de renforcer la coopération régionale en concluant, notamment, des accords régionaux compatibles avec le présent Protocole en vue de prévenir, de réduire et, lorsque cela est possible dans la pratique, d'éliminer la pollution causée par l'immersion ou l'incinération en mer des déchets ou autres matières. Les Parties contractantes s'emploient à coopérer avec les parties aux accords régionaux en vue d'harmoniser les procédures destinées à être suivies par les Parties contractantes aux diverses conventions concernées.

Article 13

Coopération et assistance techniques

1. Les Parties contractantes, par leur collaboration au sein de l'Organisation et en coordination avec d'autres organisations internationales compétentes, facilitent l'appui bilatéral et multilatéral en matière de prévention, de réduction et, lorsque cela est possible dans la pratique, d'élimination de la pollution causée par l'immersion, conformément aux dispositions du présent Protocole, aux Parties contractantes qui en font la demande en ce qui concerne:

1. la formation du personnel technique et scientifique aux fins de la recherche, de la surveillance et de la mise en application, y compris, selon qu'il convient, la fourniture des équipements et moyens nécessaires, dans le but de renforcer les capacités nationales;
2. les conseils sur la mise en oeuvre du présent Protocole;
3. l'information et la coopération technique relatives à la réduction de la production de déchets et aux procédés de production propres;
4. l'information et la coopération technique relatives à l'élimination et au traitement des déchets et à d'autres mesures visant à prévenir, réduire et, lorsque cela est possible dans la pratique, éliminer la pollution causée par l'immersion; et
5. l'accès aux écotechnologies et au savoir-faire correspondant, ainsi que leur transfert, en particulier pour les pays en développement et les pays en transition vers l'économie de marché, à des conditions favorables, y compris à des conditions libérales et préférentielles, telles qu'approuvées d'un commun accord, compte tenu de la nécessité de protéger les droits de propriété intellectuelle ainsi que des besoins spéciaux des pays en développement et des pays en transition vers l'économie de marché.

2. L'Organisation s'acquitte des fonctions suivantes:
 1. transmission des demandes de coopération technique de Parties contractantes à d'autres Parties contractantes, compte tenu de considérations telles que les capacités techniques;
 2. coordination des demandes d'assistance avec d'autres organisations internationales compétentes, selon qu'il convient; et
 3. sous réserve de la disponibilité de ressources suffisantes, assistance aux pays en développement et aux pays en transition vers l'économie de marché qui ont fait connaître leur intention de devenir Parties contractantes au présent Protocole, pour l'examen des moyens nécessaires à sa mise en oeuvre intégrale.

Article 14

Recherche scientifique et technique

1. Les Parties contractantes prennent des mesures propres à promouvoir et faciliter la recherche scientifique et technique sur la prévention, la réduction et, lorsque cela est possible dans la pratique, l'élimination de la pollution résultant de l'immersion et d'autres sources de pollution des mers relevant du présent Protocole. Ces travaux de recherche devraient, notamment, consister à observer, mesurer, évaluer et analyser la pollution au moyen de méthodes scientifiques.
2. Pour réaliser les objectifs du présent Protocole, les Parties contractantes encouragent la communication aux autres Parties contractantes qui en font la demande de renseignements pertinents sur:
 1. les activités scientifiques et techniques et les mesures entreprises conformément au présent Protocole;
 2. les programmes scientifiques et techniques marins et leurs objectifs; et
 3. l'impact observé lors des activités de surveillance et d'évaluation menées en application de l'article 9.1.3.

Article 15

Responsabilité

En accord avec les principes du droit international relatif à la responsabilité des Etats pour les dommages causés à l'environnement d'autres Etats ou à tout autre secteur de l'environnement, les Parties contractantes s'engagent à élaborer des procédures concernant la responsabilité naissant de l'immersion ou de l'incinération en mer de déchets ou autres matières.

Article 16

Règlement des différends

1. Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent Protocole sont réglés en premier lieu par la négociation, la médiation ou la conciliation, ou par d'autres moyens pacifiques choisis par les parties au différend.
2. S'il ne peut être résolu dans les douze mois suivant la date à laquelle une Partie contractante a notifié à une autre l'existence d'un différend entre elles, le différend est réglé, à la requête d'une partie au différend, au moyen de la procédure d'arbitrage prévue à l'Annexe 3, à moins que les parties au différend ne conviennent d'avoir recours à l'une des procédures énumérées au paragraphe 1 de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982). Les parties au différend peuvent en convenir ainsi, qu'elles soient ou non également Etats Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982).
3. En cas d'accord portant sur le recours à l'une des procédures énumérées au paragraphe 1 de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982), les dispositions énoncées dans la partie XV de cette convention qui se rapportent à la procédure choisie s'appliqueraient également *mutatis mutandis*.

4. Le délai de douze mois visé au paragraphe 2 peut être prorogé de douze mois d'un commun accord entre les parties intéressées.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, tout Etat peut, au moment où il exprime son consentement à être lié par le Protocole, notifier au Secrétaire général que, lorsqu'il est partie à un différend au sujet de l'interprétation ou de l'application de l'article 3.1 ou 3.2, son consentement sera requis avant que le différend puisse être réglé au moyen de la procédure d'arbitrage prévue à l'Annexe 3.

Article 17

Coopération internationale

Les Parties contractantes font prévaloir les objectifs du présent Protocole au sein des organisations internationales compétentes.

Article 18

Réunions des parties contractantes

1. Lors de leurs Réunions ou de Réunions spéciales, les Parties contractantes procèdent à un examen suivi de la mise en oeuvre du présent Protocole et évaluent son efficacité en vue d'identifier les moyens de renforcer, s'il y a lieu, les mesures destinées à prévenir, réduire et, lorsque cela est possible dans la pratique, éliminer la pollution causée par l'immersion et l'incinération en mer de déchets ou autres matières. A ces fins, lors de leurs Réunions ou de Réunions spéciales, les Parties contractantes peuvent notamment:

1. examiner et adopter des amendements au présent Protocole, conformément aux dispositions des articles 21 et 22;
2. selon les besoins, créer des organes subsidiaires chargés d'examiner toute question afin de faciliter la mise en oeuvre effective du présent Protocole;
3. inviter des organismes spécialisés compétents à fournir aux Parties contractantes ou à l'Organisation des conseils sur des questions ayant trait au présent Protocole;
4. favoriser la coopération avec les organisations internationales compétentes intéressées par la prévention et la maîtrise de la pollution;
5. examiner les renseignements communiqués en application de l'article 9.4;
6. élaborer ou adopter, en consultation avec les organisations internationales compétentes, les procédures visées à l'article 8.2, y compris les critères fondamentaux relatifs à la définition des cas exceptionnels et d'urgence ainsi que les procédures d'avis consultatif et d'élimination en toute sûreté des matières en mer dans de tels cas;
7. examiner et adopter des résolutions; et
8. étudier toute mesure supplémentaire éventuellement requise.

2. A leur première Réunion, les Parties contractantes établissent le règlement intérieur qu'elles jugent nécessaire.

Article 19

Fonctions de l'organisation

1. L'Organisation est chargée des fonctions de secrétariat relatives au présent Protocole. Toute Partie contractante au présent Protocole qui n'est pas Membre de l'Organisation participe dans une mesure appropriée aux frais encourus par l'Organisation dans l'exercice de ces fonctions.

2. Les fonctions de secrétariat nécessaires à l'administration du présent Protocole consistent, notamment à:

1. convoquer des Réunions des Parties contractantes une fois par an, à moins qu'il n'en soit décidé autrement par les Parties contractantes, et des Réunions spéciales des Parties contractantes à tout moment, à la demande des deux tiers des Parties contractantes;

2. fournir, sur demande, des avis sur la mise en oeuvre du présent Protocole et sur les directives et procédures élaborées en application du présent Protocole;
 3. examiner les demandes d'information et les renseignements émanant des Parties contractantes, consulter lesdites Parties et les organisations internationales compétentes et fournir aux Parties contractantes des recommandations sur les questions qui sont liées au présent Protocole sans être spécifiquement visées par lui;
 4. assurer la préparation et l'assistance, en consultation avec les Parties contractantes et les organisations internationales compétentes, pour l'élaboration et la mise en oeuvre des procédures visées à l'article 18.6;
 5. communiquer aux Parties contractantes toutes les notifications reçues par l'Organisation conformément au présent Protocole; et
 6. établir, tous les deux ans, un budget et un compte financier aux fins de l'administration du présent Protocole qui seront diffusés à toutes les Parties contractantes.
3. Outre les fonctions prescrites à l'article 13.2.3 et sous réserve de la disponibilité de ressources suffisantes, l'Organisation:
1. collabore aux évaluations de l'état du milieu marin; et
 2. collabore avec les organisations internationales compétentes intéressées par la prévention et la maîtrise de la pollution.

Article 20

Annexes

Les Annexes du présent Protocole font partie intégrante du présent Protocole.

Article 21

Amendements au protocole

1. Toute Partie contractante peut proposer des amendements aux articles du présent Protocole. Le texte d'une proposition d'amendement est diffusé par l'Organisation aux Parties contractantes six mois au moins avant d'être examiné lors d'une Réunion des Parties contractantes ou d'une Réunion spéciale des parties contractantes.
2. Les amendements aux articles du présent Protocole sont adoptés à la majorité des deux tiers des voix des Parties contractantes présentes et votantes à la Réunion des Parties contractantes ou à la Réunion spéciale des Parties contractantes désignée à cet effet.
3. Un amendement entre en vigueur à l'égard des Parties contractantes qui l'ont accepté le soixantième jour après que les deux tiers des Parties contractantes ont déposé un instrument d'acceptation de l'amendement auprès de l'Organisation. Par la suite, l'amendement entre en vigueur à l'égard de toute autre Partie contractante le soixantième jour qui suit la date à laquelle cette Partie contractante aura déposé son instrument d'acceptation dudit amendement.
4. Le Secrétaire général informe les Parties contractantes de tout amendement adopté lors de Réunions des Parties contractantes ainsi que de la date à laquelle cet amendement entre en vigueur de manière générale et à l'égard de chaque Partie contractante.
5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole, tout Etat qui devient Partie contractante au présent Protocole devient Partie contractante au présent Protocole tel que modifié, à moins que les deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes à la Réunion ou à la Réunion spéciale des Parties contractantes adoptant l'amendement n'en décident autrement.

*Article 22****Amendements aux annexes***

1. Toute Partie contractante peut proposer des amendements aux Annexes du présent Protocole. Le texte d'une proposition d'amendement est diffusé par l'Organisation aux Parties contractantes six mois au moins avant d'être examiné lors d'une Réunion des Parties contractantes ou d'une Réunion spéciale des Parties contractantes.
2. Les amendements aux Annexes autres que l'Annexe 3 seront fondés sur des considérations scientifiques ou techniques et pourront tenir compte des facteurs juridiques et socio-économiques, selon que de besoin. Ces amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des voix des Parties contractantes présentes et votantes à la Réunion des Parties contractantes ou à la Réunion spéciale des Parties contractantes désignée à cet effet.
3. L'Organisation diffuse sans tarder aux Parties contractantes les amendements aux Annexes qui ont été adoptés lors d'une Réunion des Parties contractantes ou d'une Réunion spéciale des Parties contractantes.
4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 7, les amendements aux Annexes prennent immédiatement effet pour chaque Partie contractante lors de la notification de son acceptation à l'Organisation ou 100 jours après la date de leur adoption lors d'une Réunion des Parties contractantes, si cette dernière date est postérieure, sauf pour les Parties contractantes qui auront déclaré avant le terme de ce délai de 100 jours n'être pas en mesure d'accepter l'amendement à ce moment. Une Partie contractante peut à tout moment remplacer une déclaration d'opposition par une déclaration d'acceptation et l'amendement qui faisait antérieurement l'objet de ladite opposition entre alors en vigueur à l'égard de cette Partie contractante.
5. Le Secrétaire général notifie sans tarder aux Parties contractantes les instruments d'acceptation ou d'opposition qui ont été déposés auprès de l'Organisation.
6. Une nouvelle Annexe ou un amendement à une Annexe qui est en rapport avec un amendement aux articles du présent Protocole n'entre pas en vigueur avant que l'amendement aux articles du présent Protocole soit entré en vigueur.
7. Pour ce qui est des amendements à l'Annexe 3 concernant la procédure d'arbitrage et pour ce qui est de l'adoption et de l'entrée en vigueur de nouvelles annexes, les procédures d'amendement aux articles du présent Protocole s'appliquent.

*Article 23****Rapport entre le protocole et la convention***

Le présent Protocole remplacera la Convention entre les Parties contractantes au présent Protocole qui sont également Parties à la Convention.

*Article 24****Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion***

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tout Etat, au Siège de l'Organisation, du 1er avril 1997 au 31 mars 1998 et reste ensuite ouvert à l'adhésion de tout Etat.
2. Les Etats peuvent devenir Parties contractantes au présent Protocole par:
 1. signature non soumise à ratification, acceptation ou approbation; ou
 2. signature soumise à ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 3. 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.

Article 25

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur le trentième jour qui suit la date à laquelle:
 1. au moins vingt-six Etats ont exprimé leur consentement à être liés par le présent Protocole conformément à l'article 24; et
 2. au moins quinze Parties contractantes à la Convention sont comprises dans le nombre d'Etats indiqué au paragraphe 1.1.
2. Pour chacun des Etats qui ont exprimé leur consentement à être liés par le présent Protocole conformément à l'article 24 après la date mentionnée au paragraphe 1, le présent Protocole entre en vigueur le trentième jour après la date à laquelle cet Etat a exprimé son consentement.

Article 26

Période transitoire

1. Tout Etat qui n'était pas Partie contractante à la Convention avant le 31 décembre 1996 et qui exprime son consentement à être lié par le présent Protocole avant son entrée en vigueur ou dans un délai de cinq ans après son entrée en vigueur peut, au moment où il exprime son consentement, notifier au Secrétaire général que, pour les raisons décrites dans la notification, il ne sera pas en mesure de respecter des dispositions particulières du présent Protocole autres que celles qui sont visées au paragraphe 2, pendant une période transitoire qui ne dépasse pas le délai indiqué au paragraphe 4.
2. Aucune notification faite en vertu du paragraphe 1 ne porte atteinte aux obligations d'une Partie contractante au présent Protocole en ce qui concerne l'incinération en mer ou l'immersion de déchets radioactifs ou autres matières radioactives.
3. Toute Partie contractante au présent Protocole qui a notifié au Secrétaire général en vertu du paragraphe 1 que, pendant la période transitoire spécifiée, elle ne sera pas en mesure de respecter, en tout ou en partie, l'article 4.1 ou l'article 9, doit néanmoins interdire pendant cette période l'immersion de déchets ou autres matières pour lesquels elle n'a pas délivré de permis, faire de son mieux pour adopter des mesures administratives ou législatives visant à garantir que la délivrance des permis et les conditions dont ils sont assortis respectent les dispositions de l'Annexe 2 et notifier au Secrétaire général la délivrance de tout permis.
4. Toute période transitoire spécifiée dans une notification faite en vertu du paragraphe 1 ne doit pas dépasser un délai de cinq ans à compter de la soumission de la notification.
5. Les Parties contractantes qui ont fait une notification en vertu du paragraphe 1 soumettent à la première Réunion des Parties contractantes survenant après le dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, un programme et un calendrier pour parvenir au respect intégral du présent Protocole, ainsi que toute demande pertinente de coopération et d'assistance techniques conformément à l'article 13 du présent Protocole.
6. Les Parties contractantes qui ont fait une notification en vertu du paragraphe 1 établissent des procédures et des mécanismes pour la période transitoire aux fins de la mise en oeuvre et du suivi des programmes soumis et conçus en vue de parvenir au respect intégral du présent Protocole. Ces Parties contractantes soumettent un rapport sur les progrès accomplis à cette fin à chaque Réunion des Parties contractantes tenue pendant la période transitoire considérée, en vue de l'adoption de toutes mesures appropriées.

*Article 27****Retrait***

1. Toute Partie contractante peut se retirer du présent Protocole à tout moment après l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie contractante.
2. Le retrait s'effectue par le dépôt d'un instrument de retrait auprès du Secrétaire général.
3. Le retrait prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation a reçu l'instrument de retrait ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans cet instrument.

*Article 28****Dépositaire***

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général.
2. Outre les fonctions spécifiées aux articles 10.5, 16.5, 21.4, 22.5 et 26.5, le Secrétaire général:
 1. informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:
 1. de toute nouvelle signature ou de tout nouveau dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt;
 2. de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole; et
 3. du dépôt de tout instrument de retrait, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle le retrait prend effet;
 2. transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y ont adhéré.
3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme 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 29****Textes authentiques***

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Londres, ce sept novembre mil neuf cent quatre-vingt-seize.

*

ANNEXE 1

Déchets ou autres matières dont l'immersion peut être envisagée

1. Les déchets ou autres matières dont la liste figure ci-après sont ceux dont on peut envisager l'immersion, en ayant conscience des objectifs et des obligations générales du présent Protocole énoncés aux articles 2 et 3:

1. déblais de dragage;
2. boues d'épuration;
3. déchets de poisson ou matières résultant d'opérations de traitement industriel du poisson;
4. navires et plates-formes ou autres ouvrages artificiels en mer;
5. matières géologiques inertes, inorganiques;
6. matières organiques d'origine naturelle; et
7. objets volumineux constitués principalement de fer, d'acier, de béton et de matériaux également non nuisibles dont l'impact physique suscite des préoccupations, et seulement dans les cas où ces déchets sont produits en des lieux tels que des petites îles dont les communautés sont isolées et qui n'ont pas d'accès pratique à d'autres options d'élimination que l'immersion.

2. L'immersion des déchets ou autres matières énumérés aux paragraphes 1.4 et 1.7 peut être envisagée à condition que les matériaux risquant de produire des débris flottants ou de contribuer d'une autre manière à la pollution du milieu marin aient été retirés dans toute la mesure du possible, et à condition que les matériaux immergés en mer ne constituent pas un sérieux obstacle à la pêche ou à la navigation.

3. Nonobstant ce qui précède, les matières énumérées aux paragraphes 1.1 à 1.7 dont les niveaux de radioactivité sont supérieurs aux concentrations minima (faisant l'objet d'exemptions) définies par l'AIEA et adoptées par les Parties contractantes ne doivent pas être considérées comme pouvant faire l'objet d'une immersion; étant entendu en outre que dans un délai de 25 ans à compter du 20 février 1994, puis à des intervalles réguliers de 25 ans, les Parties contractantes effectuent une étude scientifique ayant trait à tous les déchets radioactifs et à toutes les autres matières radioactives autres que les déchets et matières fortement radioactifs, en tenant compte des autres facteurs qu'elles jugent utiles, et qu'elles réexaminent l'interdiction d'immerger de telles substances conformément aux procédures énoncées à l'article 22.

*

ANNEXE 2

**Evaluation des déchets ou autres matières
dont l'immersion peut être envisagée***Généralités*

1. L'autorisation d'immerger dans certaines circonstances ne supprime pas l'obligation, en vertu de la présente Annexe, de poursuivre les efforts visant à limiter la nécessité de recourir à cette pratique.

Audit relatif à la prévention de la production de déchets

2. Les phases initiales de l'évaluation des méthodes autres que l'immersion devraient, en tant que de besoin, inclure une évaluation des facteurs suivants:

1. types, quantités et dangers relatifs des déchets produits;
2. précisions se rapportant au procédé de production et à l'origine des déchets dans le cadre de ce procédé; et
3. possibilité de recourir aux techniques de réduction/prévention de la production de déchets suivantes:
 1. nouvelle formulation des produits;
 2. techniques de production propres;
 3. modification du procédé de production;
 4. substitution d'apports; et
 5. recyclage *in situ* en circuit fermé.

3. D'une façon générale, si l'audit prescrit permet de constater qu'il existe des possibilités d'éviter la production de déchets à la source, le demandeur de permis devrait formuler et mettre en oeuvre, en collaboration avec les organismes locaux et nationaux compétents, une stratégie de prévention de la production de déchets comportant des objectifs précis en matière de réduction de la production de déchets et prévoyant des contrôles supplémentaires de la prévention de la production de déchets en vue de garantir la réalisation de ces objectifs. La décision de délivrer ou de renouveler le permis doit garantir que toutes les prescriptions en matière de réduction et de prévention de la production de déchets qui en résultent sont satisfaites.

4. En ce qui concerne les déblais de dragage et les boues d'épuration, l'objectif de la gestion des déchets devrait être d'identifier puis de maîtriser les sources de contamination. Cet objectif devrait être réalisé en mettant en oeuvre des stratégies visant à prévenir la production de déchets et, à cette fin, il faut qu'il y ait collaboration entre les organismes locaux et nationaux compétents concernés par la maîtrise des sources de pollution ponctuelles et autres. Jusqu'à ce que cet objectif ait été atteint, les problèmes posés par les déblais de dragage contaminés pourront être réglés par des techniques de gestion des évacuations en mer ou à terre.

Examen des options en matière de gestion des déchets

5. Les demandes de permis d'immersion de déchets doivent apporter la preuve que la hiérarchie ci-après des options en matière de gestion des déchets a dûment été prise en considération, hiérarchie établie selon un ordre croissant d'impact sur l'environnement:

1. réutilisation;
2. recyclage hors site;
3. destruction des constituants dangereux;
4. traitement visant à réduire ou à éliminer les constituants dangereux; et
5. évacuation à terre, dans l'air et dans l'eau.

6. L'octroi d'un permis d'immersion de déchets doit être refusé si l'autorité chargée de la délivrance du permis considère qu'il existe des possibilités appropriées de les réutiliser, de les recycler ou de les traiter sans risques excessifs pour la santé de l'homme ou pour l'environnement ou sans frais disproportion-

tionnés. Il conviendrait d'examiner la question de savoir s'il existe, dans la pratique, d'autres moyens d'évacuation en se fondant sur une évaluation comparative des risques respectifs que présentent l'immersion en mer et les autres méthodes,

Propriétés chimiques, physiques et biologiques

7. Une description et une caractérisation détaillées des déchets sont un préalable essentiel à l'examen des autres méthodes et constituent les bases de la décision d'autoriser ou non l'immersion d'un déchet. Si un déchet est si mal caractérisé qu'il serait impossible d'évaluer convenablement les impacts qu'il est susceptible d'avoir sur la santé de l'homme et sur l'environnement, le déchet en cause ne devrait pas être immergé.

8. Il conviendrait de caractériser les déchets et leurs constituants en tenant compte des éléments suivants:

1. origine, quantité totale, forme et composition moyenne;
2. propriétés: physiques, chimiques, biochimiques et biologiques;
3. toxicité;
4. persistance: physique, chimique et biologique; et
5. accumulation et biotransformation dans des matières ou des sédiments biologiques.

Liste d'intervention

9. Chaque Partie contractante doit établir une liste d'intervention nationale destinée à constituer un mécanisme de sélection des déchets et de leurs substances constituantes qui font l'objet d'une demande, en fonction des effets qu'ils sont susceptibles d'avoir sur la santé de l'homme et sur le milieu marin. Lors de la sélection des substances à inscrire sur une liste d'intervention, la priorité doit être donnée aux substances toxiques, persistantes et bioaccumulatives d'origine anthropique (par exemple, cadmium, mercure, organohalogénés, hydrocarbures de pétrole et, lorsqu'il y a lieu, arsenic, plomb, cuivre, zinc, béryllium, chrome, nickel, vanadium, composés organosiliciés, cyanures, fluorures et pesticides ou leurs dérivés autres que les organohalogénés). Une liste d'intervention peut aussi servir de mécanisme de déclenchement de réflexions plus poussées sur la prévention de la production de déchets.

10. Une liste d'intervention doit spécifier un niveau supérieur et peut également spécifier un niveau inférieur. Le niveau supérieur serait fixé de façon à éviter les effets aigus ou chroniques sur la santé de l'homme ou sur les organismes marins sensibles représentatifs de l'écosystème marin. L'application d'une liste d'intervention aboutira à la création de trois catégories éventuelles de déchets:

1. les déchets contenant des substances déterminées, ou suscitant des réactions biologiques, qui dépassent le niveau supérieur applicable ne doivent pas être immergés, à moins que des techniques ou des procédés de gestion ne les rendent acceptables aux fins d'immersion;
2. les déchets contenant des substances déterminées, ou suscitant des réactions biologiques, qui se situent en deçà des niveaux inférieurs applicables devraient être considérés comme peu dangereux pour l'environnement dans la perspective d'une immersion; et
3. les déchets contenant des substances déterminées, ou suscitant des réactions biologiques, qui se situent au-dessous du niveau supérieur mais au-dessus du niveau inférieur exigent une évaluation plus détaillée avant que l'on puisse déterminer s'ils peuvent être immergés.

Choix du lieu d'immersion

11. Les renseignements requis pour choisir un lieu d'immersion doivent inclure:

1. les caractéristiques physiques, chimiques et biologiques de la colonne d'eau et des fonds marins;
2. l'emplacement des agréments, valeurs et autres utilisations de la mer dans la zone considérée;
3. l'évaluation des flux de constituants liés à l'immersion par rapport aux flux de substances préexistants dans le milieu marin; et
4. la viabilité économique et opérationnelle.

Evaluation des effets potentiels

12. L'évaluation des effets potentiels devrait conduire à un exposé concis sur les conséquences probables des options d'évacuation en mer ou d'évacuation à terre, autrement dit, „l'hypothèse d'impact“. Elle fournit une base sur laquelle on s'appuiera pour décider s'il convient d'approuver ou non l'option d'évacuation proposée, ainsi que pour arrêter les dispositions requises en matière de surveillance de l'environnement.

13. L'évaluation concernant l'immersion devrait comporter des renseignements sur les caractéristiques des déchets, les conditions qui existent au(x) lieu(x) d'immersion proposé(s), les flux et les techniques d'évacuation proposées, et préciser les effets potentiels sur la santé de l'homme, sur les ressources vivantes, sur les agréments et sur les autres utilisations légitimes de la mer. Elle devrait définir la nature, les échelles temporelles et géographiques ainsi que la durée des impacts probables en se fondant sur des hypothèses raisonnablement prudentes.

14. Il conviendrait d'analyser chacune des options d'évacuation à la lumière d'une évaluation comparative des éléments suivants: risques pour la santé de l'homme, coûts pour l'environnement, dangers (y compris les accidents), aspects économiques et exclusion des utilisations futures. Si cette évaluation révélait que l'on ne dispose pas d'éléments d'information suffisants pour déterminer les effets probables de l'option d'évacuation proposée, cette option ne devrait pas être examinée plus avant. De plus, si l'interprétation de l'évaluation comparative démontre que l'option d'immersion est moins favorable, aucun permis d'immersion ne devrait être accordé.

15. Chacune des évaluations devrait se terminer par une déclaration finale appuyant la décision qui aura été prise de délivrer ou de refuser un permis d'immersion.

Surveillance

16. La surveillance a pour but de vérifier que les conditions dont le permis est assorti sont bien satisfaites – contrôle de conformité, et que les hypothèses adoptées pendant l'examen du permis ainsi que pendant le processus de sélection du site étaient correctes et suffisantes pour protéger l'environnement et la santé de l'homme – surveillance sur le terrain. Il est indispensable que les objectifs des programmes de surveillance soient clairement définis.

Permis et conditions dont le permis est assorti

17. La décision de délivrer un permis devrait seulement être prise après que toutes les évaluations d'impact ont été menées à bien et que les mesures requises en matière de surveillance ont été déterminées. Dans la mesure où cela est possible dans la pratique, les dispositions du permis doivent être de nature à réduire au minimum les conséquences perturbantes ou préjudiciables pour l'environnement et à maximiser les avantages. Le permis doit notamment comporter les données et les renseignements ci-après:

1. les types et l'origine des matières qui doivent être immergées;
2. l'emplacement du (des) lieu(x) d'immersion;
3. la méthode d'immersion; et
4. les dispositions requises en matière de surveillance et de notification.

18. Il conviendrait de revoir les permis à intervalles réguliers, en tenant compte des résultats de la surveillance et des objectifs des programmes de surveillance. L'examen des résultats de la surveillance permettra de savoir si les programmes sur le terrain doivent être poursuivis, remaniés ou abandonnés, et contribuera à la prise de décisions bien fondées s'agissant du renouvellement, de la modification ou de l'annulation des permis. On disposera ainsi d'un mécanisme d'information en retour important pour la protection de la santé de l'homme et du milieu marin.

*

ANNEXE 3

Procédure d'arbitrage*Article 1*

1. Sur requête adressée par une Partie contractante à une autre Partie contractante, en application de l'article 16 du présent Protocole, il est constitué un tribunal arbitral (ci-après dénommé le „tribunal“). La requête d'arbitrage contient l'objet de la demande ainsi que toute pièce justificative à l'appui de l'exposé du cas.

2. La Partie contractante requérante informe le Secrétaire général de l'Organisation:

1. de sa demande d'arbitrage;
2. des dispositions du présent Protocole dont l'interprétation ou l'application donnent lieu, à son avis, au litige.

3. Le Secrétaire général transmet ces renseignements à tous les Etats contractants.

Article 2

1. Le tribunal est composé d'un seul arbitre s'il en est décidé ainsi par les parties au différend dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la requête d'arbitrage.

2. En cas de décès, d'incapacité ou de défaut de l'arbitre, les parties au différend peuvent désigner un remplaçant dans un délai de 30 jours à compter du décès, de l'incapacité ou du défaut.

Article 3

1. Si les parties à un différend ne conviennent d'un tribunal composé dans les conditions prévues à l'article 2 de la présente Annexe, le tribunal est alors composé de trois membres:

1. un arbitre nommé par chaque partie au différend; et
2. un troisième arbitre désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence du tribunal.

2. Si le président du tribunal n'est pas désigné au terme d'un délai de 30 jours à compter de la désignation du deuxième arbitre, les parties au différend soumettent au Secrétaire général de l'Organisation, dans un nouveau délai de 30 jours, sur la demande de l'une des parties, une liste de personnes qualifiées arrêtée d'un commun accord. Le Secrétaire général choisit dès que possible le président sur cette liste. Il ne peut choisir un président qui a été ou qui est de la nationalité d'une des parties au différend, sauf si l'autre partie y consent.

3. Si l'une des parties à un différend n'a pas procédé, dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la requête d'arbitrage, à la désignation d'un arbitre qui lui incombe en vertu du paragraphe 1.1. l'autre partie peut demander de soumettre au Secrétaire général de l'Organisation dans un délai de 30 jours une liste de personnes qualifiées arrêtée d'un commun accord. Le Secrétaire général choisit dès que possible le président du tribunal sur cette liste. Le président demande alors à la partie qui n'a pas désigné d'arbitre de le faire. Si cette partie ne désigne pas d'arbitre dans les 15 jours qui suivent cette demande, le Secrétaire général, à la demande du président, choisit l'arbitre sur la liste des personnes qualifiées arrêtée d'un commun accord.

4. En cas de décès, d'incapacité ou de défaut d'un arbitre, la partie au différend qui l'a désigné, désigne son remplaçant dans un délai de 30 jours à compter du décès, de l'incapacité ou du défaut. Si elle ne le fait pas, la procédure se poursuit avec les arbitres restants. En cas de décès, d'incapacité ou de défaut du président, son remplaçant est désigné dans les conditions prévues aux paragraphes 1.2 et 2, dans les 90 jours du décès, de l'incapacité ou du défaut.

5. Le Secrétaire général de l'Organisation détient une liste d'arbitres composée de personnes qualifiées désignées par les Parties contractantes. Chaque Partie contractante peut désigner, pour inclusion dans la liste, quatre personnes qui n'ont pas nécessairement sa nationalité. Si les parties au différend ne soumettent pas au Secrétaire général dans les délais prescrits une liste de personnes qualifiées arrêtée d'un commun accord en vertu des dispositions des paragraphes 2, 3 et 4, le Secrétaire général choisit sur la liste qu'il détient l'arbitre ou les arbitres non désignés.

Article 4

Le tribunal peut connaître et décider des demandes reconventionnelles directement liées à l'objet du différend.

Article 5

Chaque partie au différend prend à sa charge les frais entraînés par la préparation de son propre dossier. Le coût de la rémunération des membres du tribunal ainsi que toutes les dépenses d'ordre général entraînés par l'arbitrage sont partagés également entre les parties au différend. Le tribunal consigne toutes ses dépenses et en fournit un décompte final aux parties.

Article 6

Toute Partie contractante dont un intérêt d'ordre juridique est en cause peut, après avoir avisé par écrit les parties au différend qui ont engagé cette procédure, intervenir dans la procédure d'arbitrage, avec l'accord du tribunal et à ses propres frais. Toute Partie intervenant de la sorte peut présenter des preuves, des dossiers ou faire connaître oralement ses arguments sur les questions donnant lieu à l'intervention, conformément aux procédures établies en application de l'article 7 de la présente Annexe, mais aucun droit ne lui est conféré quant à la composition du tribunal.

Article 7

Le tribunal constitué aux termes de la présente Annexe établit ses propres règles de procédure.

Article 8

1. A l'exception des cas où le tribunal est composé d'un seul arbitre, les décisions du tribunal, tant sur sa procédure et le lieu de ses réunions que sur toutes questions liées au différend qui lui est soumis, sont prises à la majorité des voix de ses membres. Toutefois, l'absence ou l'abstention d'un membre du tribunal désigné par l'une des parties au différend n'empêche pas le tribunal de statuer. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.

2. Les parties au différend facilitent les travaux du tribunal; à cette fin, conformément à leur législation et en usant de tous les moyens dont elles disposent, les parties:

1. fournissent au tribunal tous documents et informations utiles; et
2. donnent au tribunal la possibilité d'entrer sur leur territoire, d'entendre des témoins ou des experts et d'examiner les lieux.

3. Le fait qu'une partie au différend ne se conforme pas aux dispositions du paragraphe 2 n'empêche pas le tribunal de statuer ou de rendre sa sentence.

Article 9

Le tribunal rend sa sentence dans un délai de cinq mois à dater de sa constitution, sauf s'il juge nécessaire de proroger ce délai, le nouveau délai étant de cinq mois au maximum. La sentence du tribunal est motivée. Elle est définitive et sans appel et elle est communiquée au Secrétaire général de l'Organisation qui en informe les Parties contractantes. Les parties au différend doivent s'y conformer sans délai.

*

CONVENTION DE 1976
sur la limitation de la responsabilité en matière
de créances maritimes

LES ETATS PARTIES à la présente convention

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes relatives à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes,

Ont décidé de conclure une convention à cet effet, et en conséquence, sont convenus de ce qui suit:

Chapitre premier – Le droit à limitation

Article premier

Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.
2. L'expression „propriétaire de navire“ désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.
3. Par „assistant“, on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2, paragraphe 1, alinéas d), e) et f).
4. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention.
5. Dans la présente Convention, l'expression „responsabilité du propriétaire de navire“ comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le navire lui-même.
6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.
7. Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Article 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité:
 - a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation) survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;
 - b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;
 - c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

- d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;
- e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;
- f) créances produites par une personne autre que la personne responsable, pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes des alinéas d), e) et f) du paragraphe 1 ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

Article 3

Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas:

- a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune;
- b) aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969, ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;
- c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;
- d) aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire;
- e) aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances ou si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.

Article 4

Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Article 5

Compensation des créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

Chapitre II – Limites de la responsabilité

Article 6

Limites générales

1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit:

- a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles,
 - i) à 333.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse de 500 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au moment indiqué à l'alinéa i):
 - pour chaque tonneau de 501 à 3.000 tonneaux, 500 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 3.001 à 30.000 tonneaux, 333 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 250 unités de compte; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 167 unités de compte.
- b) s'agissant de toutes les autres créances,
 - i) à 167.000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au moment indiqué à l'alinéa i):
 - pour chaque tonneau de 501 à 30.000 tonneaux, 167 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 125 unités de compte;
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 83 unités de compte.

2. Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a) du paragraphe 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa b) du paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a) du paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1.

3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1, la priorité qui est prévue par cette législation.

4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon une jauge de 1.500 tonneaux.

5. Aux fins de la présente Convention, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Article 7

Limite applicable aux créances des passagers

1. Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 46.666 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne peut dépasser 25 millions d'unités de compte.

2. Aux fins du présent article, l'expression „créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire“ signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne:

- a) en vertu d'un contrat de transport de passager; ou
- b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

Article 8

Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée, la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat Partie.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées comme suit:

- a) en ce qui concerne l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 6:
 - i) à 5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):
 - pour chaque tonneau de 501 à 3.000 tonneaux, 7.500 unités monétaires;
 - pour chaque tonneau de 3.001 à 30.000 tonneaux, 5.000 unités monétaires;
 - pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 3.750 unités monétaires; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 2.500 unités monétaires; et
- b) en ce qui concerne l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 6:
 - i) à 2,5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):
 - pour chaque tonneau de 501 à 30.000 tonneaux, 2.500 unités monétaires;
 - pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 1.850 unités monétaires; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 1.250 unités monétaires; et
- c) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7, à un montant de 700.000 unités monétaires multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne dépassant pas 375 millions d'unités monétaires.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas a) et b) du présent paragraphe.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans les articles 6 et 7. Au

moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article 16, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats Parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

Article 9

Concours de créances

1. Les limites de la responsabilité déterminée selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

- a) à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou
- b) à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci;
- c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

Article 10

Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent à l'avenant.

3. Les règles de procédure concernant l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

Chapitre III – *Le fonds de limitation*

Article 11

Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel qu'il est calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont cette personne peut être respon-

sable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignation la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme adéquate par le tribunal ou par toute autre autorité compétente.
3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées aux alinéas a), b) ou c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 9, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées aux alinéas a), b) ou c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 respectivement.

Article 12

Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 6 et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.
2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.
3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.
4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en totalité ou en partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

Article 13

Fin de non-recevoir

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.
2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 11, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi dans le ressort d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat. Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué:
 - a) au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;
 - b) au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;
 - c) au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou
 - d) dans l'Etat où la saisie a lieu.
3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

*Article 14****Loi applicable***

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

Chapitre IV – *Champ d'application**Article 15*

1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article premier cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat Partie, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit Etat. Néanmoins, tout Etat Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article premier qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet Etat, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des Etats Parties ou dont le navire à raison duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue le pavillon de l'un des Etats Parties.

2. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux navires qui sont

- a) en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;
- b) des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au dépositaire les limites de la responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

3. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissantes d'autres Etats Parties ne sont en aucune manière en cause.

4. Les tribunaux d'un Etat Partie n'appliquent pas la présente Convention aux navires construits ou adaptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations

- a) lorsque cet Etat a établi dans le cadre de sa législation nationale une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue par ailleurs à l'article 6; ou
- b) lorsque cet Etat est devenu Partie à une convention internationale qui fixe le régime de responsabilité applicable à ces navires.

Dans le cas où s'applique l'alinéa a) ci-dessus, cet Etat en informe le dépositaire.

5. La présente Convention ne s'applique pas:

- a) aux aéroglisseurs;
- b) aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

Chapitre V – *Clauses finales**Article 16****Signature, ratification et adhésion***

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée „l'Organisation“) du 1er février 1977 au 31 décembre 1977 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Tous les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par:
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - 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 en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé „le Secrétaire général“).

Article 17

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle douze Etats soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument approprié de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention ou d'adhésion à celle-ci ou qui signe sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la Convention ont été remplies mais avant la date de son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion ou la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la Convention ou le premier jour du mois qui suit le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.
3. Pour tout Etat qui ultérieurement devient Partie à la présente Convention, la Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.
4. S'agissant des relations entre les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la présente Convention ou qui y adhèrent, la présente Convention remplace et abroge la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957 et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Article 18

Réserve

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, réserver le droit d'exclure l'application des alinéas d) et e) du paragraphe 1 de l'article 2. Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention n'est recevable.
2. Une réserve faite lors de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
3. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à la date ainsi précisée.

*Article 19****Dénonciation***

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

*Article 20****Révision et amendement***

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 Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender, à la demande du tiers au moins des Parties.
3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer au texte modifié de la Convention, à moins qu'une disposition contraire ne soit stipulée dans l'instrument.

*Article 21****Révision des montants de la limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire***

1. Nonobstant les dispositions de l'article 20, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés aux articles 6 et 7 et au paragraphe 2 de l'article 8, ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 par d'autres unités, est convoquée par l'Organisation conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.
2. L'Organisation convoque la Conférence à la demande du quart au moins des Etats Parties.
3. La décision de réviser les montants ou de remplacer les unités par d'autres unités est prise à la majorité des deux tiers des Etats Parties présents et votants à cette conférence.
4. Tout Etat qui dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement applique la Convention telle que modifiée.

*Article 22****Dépositaire***

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.
2. Le Secrétaire général:
 - a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats invités à participer à la Conférence sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et à tous les autres Etats qui adhèrent à la Convention;
 - b) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:
 - i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

- ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou de tout amendement à ladite Convention;
- iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;
- iv) de tout amendement adopté conformément aux articles 20 ou 21;
- v) de toute communication requise par l'un quelconque des articles de la présente Convention.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en adresse une copie certifiée conforme 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 23

Langues

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

FAIT à Londres ce dix-neuf novembre mil neuf cent soixante-seize.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

*

PROTOCOLE DE 1996
modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la
responsabilité en matière de créances maritimes

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

Considérant qu'il est souhaitable de modifier la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976, afin d'offrir une indemnisation accrue et d'établir une procédure simplifiée pour la mise à jour des montants de limitation,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

Article 1

Au sens du présent Protocole,

1. „Convention“ signifie la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes,
2. „Organisation“ signifie l'Organisation maritime internationale,
3. „Secrétaire général“ signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

Article 2

L'alinéa a) de l'article 3 de la Convention est remplacé par le texte ci-après:

- a) aux créances du chef d'assistance ou de sauvetage, y compris, dans les cas applicables, toute créance pour une indemnité spéciale en vertu de l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, telle que modifiée, ou aux créances du chef de contribution en avarie commune;

Article 3

Le paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention est remplacé par le texte ci-après:

1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit:
 - a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles,
 - i) à 2 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):
 - pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonneaux, 800 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 600 unités de compte; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 400 unités de compte.
 - b) s'agissant de toutes les autres créances,
 - i) à 1 million d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonneaux;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au moment indiqué à l'alinéa i):
 - pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonneaux, 400 unités de compte;
 - pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonneaux, 300 unités de compte; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonneaux, 200 unités de compte.

Article 4

Le paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention est remplacé par le texte ci-après:

1. Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un

montant de 175.000 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat.

Article 5

Le paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention est remplacé par le texte ci-après:

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées comme suit:

- a) en ce qui concerne l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 6:
 - i) à 30 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonnes;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):
 - pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonnes, 12.000 unités monétaires;
 - pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonnes, 9.000 unités monétaires; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonnes, 6.000 unités monétaires; et
- b) en ce qui concerne l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 6:
 - i) à 15 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2.000 tonnes;
 - ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):
 - pour chaque tonneau de 2.001 à 30.000 tonnes, 6.000 unités monétaires;
 - pour chaque tonneau de 30.001 à 70.000 tonnes, 4.500 unités monétaires; et
 - pour chaque tonneau au-dessus de 70.000 tonnes, 3.000 unités monétaires; et
- c) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7, à un montant de 2.625.000 unités monétaires multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas a) et b) du présent paragraphe.

Article 6

Le texte suivant est ajouté en tant que paragraphe *3bis* à l'article 15 de la Convention:

3bis Nonobstant la limite de la responsabilité prescrite au paragraphe 1 de l'article 7, un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale quel régime de responsabilité s'applique aux créances pour mort ou lésions corporelles des passagers d'un navire, sous réserve que la limite de la responsabilité ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1 de l'article 7. Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au Secrétaire général les limites de la responsabilité adoptées ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

Article 7

Le paragraphe 1 de l'article 18 de la Convention est remplacé par ce qui suit:

- 1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, se réserver le droit:
 - a) d'exclure l'application des alinéas d) et e) du paragraphe 1 de l'article 2,

- b) d'exclure les créances pour dommages au sens de 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 ou de tout amendement ou protocole y relatif.

Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention n'est recevable.

Article 8

Modification des limites

1. A la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des Etats Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites prévues au paragraphe 1 de l'article 6, au paragraphe 1 de l'article 7 et au paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.
2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (le Comité juridique) pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
3. Tous les Etats contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.
4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des Etats contractants à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole soient présents au moment du vote.
5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages qui en résultent, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.
6.
 - a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.
 - b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention telle que modifiée par le présent Protocole majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature.
 - c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention telle que modifiée par le présent Protocole.
7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats qui étaient des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.
8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.
9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

Article 9

1. La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.
2. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention est lié par les dispositions de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole à l'égard des autres Etats Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention à l'égard des Etats Parties uniquement à la Convention.
3. La Convention telle que modifiée par le présent Protocole ne s'applique qu'aux créances nées d'événements postérieurs à l'entrée en vigueur, pour chaque Etat, du présent Protocole.
4. Aucune des dispositions du présent Protocole ne porte atteinte aux obligations qu'à un Etat Partie à la fois à la Convention et au présent Protocole à l'égard d'un Etat qui est Partie à la Convention mais qui n'est pas Partie au présent Protocole.

Clauses finales

Article 10

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation du 1er octobre 1996 au 30 septembre 1997.
2. Tout Etat peut exprimer son consentement à être lié par le présent Protocole par:
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - 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 la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention telle que modifiée par le présent Protocole est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

Article 11

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle dix Etats ont exprimé leur consentement à être liés par lui.

2. Pour tout Etat qui exprime son consentement à être lié par le présent Protocole après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle ce consentement a été exprimé.

Article 12

Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet Etat Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.
3. La dénonciation prend effet douze mois 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.
4. Entre les Etats Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'un quelconque d'entre eux de la Convention en vertu de l'article 19 de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole.

Article 13

Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier le présent Protocole.
2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants au présent Protocole, ayant pour objet de le réviser ou de le modifier, à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Article 14

Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements adoptés en vertu de l'article 8 sont déposés auprès du Secrétaire général.
2. Le Secrétaire général
 - a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:
 - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument, et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de toute déclaration et communication effectuées en vertu du paragraphe 2 de l'article 8 de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole et en vertu du paragraphe 4 de l'article 8 de la Convention;
 - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iv) de toute proposition visant à modifier les limites qui a été présentée conformément au paragraphe 1 de l'article 8;
 - v) de tout amendement qui a été adopté conformément au paragraphe 4 de l'article 8;
 - vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu du paragraphe 7 de l'article 8, ainsi que de la date à laquelle cet amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;
 - vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent,

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet le texte au Secréariat 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 15

Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

FAIT à Londres ce deux mai mil neuf cent quatre-vingt-seize.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

*

CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001
sur la responsabilité civile pour les dommages dus à
la pollution par les hydrocarbures de soute

Texte approuvé par la Conférence

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

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'affrètement 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. „Événement“ 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 I 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 équivalant 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 1.000, 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 FINANCIERE
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.

| <i>Nom du navire</i> | <i>Lettres ou numéro distinctifs</i> | <i>Numéro OMI d'identification du navire</i> | <i>Port d'immatriculation</i> | <i>Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit</i> |
|----------------------|--------------------------------------|--|-------------------------------|---|
| | | | | |

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'à:

Délivré ou visé par le Gouvernement de:

.....

(nom complet de l'Etat)

**CONVENTION INTERNATIONALE DE 2001
sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles
sur les navires**

LES PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

Notant que les études scientifiques et enquêtes menées par les gouvernements et les organisations internationales compétentes ont démontré que certains systèmes antisalissure utilisés sur les navires présentent un risque de toxicité considérable pour des organismes marins écologiquement et économiquement importants, sur lesquels ils peuvent aussi avoir d'autres effets chroniques, et également que la consommation d'aliments d'origine marine affectés pourrait être dangereuse pour la santé de l'homme,

Notant en particulier les graves préoccupations suscitées par les systèmes antisalissure dans lesquels des composés organostanniques sont utilisés comme biocides, et étant convaincues que l'introduction de tels composés organostanniques dans le milieu marin doit être progressivement éliminée,

Rappelant qu'au chapitre 17 du Programme „Action 21“ adopté par la Conférence des Nations Unies de 1992 sur l'environnement et le développement il est demandé aux Etats de prendre des mesures pour réduire la pollution causée par les composés organostanniques présents dans les peintures antisalissure,

Rappelant également que l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, par sa résolution A.895(21) adoptée le 25 novembre 1999, a prié instamment le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation d'oeuvrer en vue de l'élaboration dans les meilleurs délais d'un instrument mondial juridiquement obligatoire pour faire face de toute urgence aux effets nuisibles des systèmes antisalissure,

Consciente de l'approche de précaution qui a été établie en vertu du Principe 15 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement et qui est mentionnée dans la résolution MEPC.67(37) adoptée par le MEPC le 15 septembre 1995,

Reconnaissant qu'il est important de protéger le milieu marin et la santé de l'homme contre les effets défavorables des systèmes antisalissure,

Reconnaissant également que l'utilisation de systèmes antisalissure destinés à prévenir l'accumulation d'organismes sur la surface des navires est d'une importance cruciale pour garantir l'efficacité du commerce et des transports maritimes et pour empêcher la propagation d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes,

Reconnaissant en outre qu'il est nécessaire de poursuivre la mise au point de systèmes antisalissure qui soient efficaces et sans danger pour l'environnement et d'encourager le remplacement de systèmes nuisibles par des systèmes moins nuisibles ou, de préférence, non nuisibles,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

Article 1

Obligations générales

1. Chaque Partie à la présente Convention s'engage à donner plein et entier effet à ses dispositions afin de réduire ou d'éliminer les effets défavorables des systèmes antisalissure sur le milieu marin et sur la santé de l'homme.
2. Les Annexes font partie intégrante de la présente Convention. Sauf disposition expresse contraire, toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à ses Annexes.
3. Aucune disposition de la présente Convention n'est interprétée comme empêchant un Etat de prendre, individuellement ou conjointement, des mesures plus rigoureuses destinées à réduire ou éliminer

ner les effets défavorables des systèmes antisalissure sur l'environnement, en conformité avec le droit international.

4. Les Parties s'efforcent de coopérer aux fins de garantir la mise en oeuvre, le respect et la mise en application effectifs de la présente Convention.

5. Les Parties s'engagent à promouvoir le développement continu de systèmes antisalissure qui soient efficaces et sans danger pour l'environnement.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente Convention, sauf disposition expresse contraire:

- 1) „Administration“ désigne le gouvernement de l'Etat sous l'autorité duquel le navire est exploité. Dans le cas d'un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat, l'Administration est le gouvernement de cet Etat. Dans le cas des plates-formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation des fonds marins et de leur sous-sol adjacents aux côtes sur lesquelles l'Etat côtier exerce des droits souverains aux fins de l'exploration et de l'exploitation de leurs ressources naturelles, l'Administration est le gouvernement de l'Etat côtier intéressé.
- 2) „Système antisalissure“ désigne un revêtement, une peinture, un traitement de la surface, une surface ou un dispositif qui est utilisé sur un navire pour contrôler ou empêcher le dépôt d'organismes indésirables.
- 3) „Comité“ désigne le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation.
- 4) „Jauge brute“ désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.
- 5) „Voyage international“ désigne un voyage effectué par un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat à destination ou en provenance d'un port, d'un chantier naval ou d'un terminal au large relevant de la juridiction d'un autre Etat.
- 6) „Longueur“ désigne la longueur définie dans la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif, ou dans toute convention qui lui succéderait.
- 7) „Organisation“ désigne l'Organisation maritime internationale.
- 8) „Secrétaire général“ désigne le Secrétaire général de l'Organisation.
- 9) „Navire“ désigne un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu marin et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants, les plates-formes fixes ou flottantes, les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO).
- 10) „Groupe technique“ désigne un organe composé de représentants des Parties, des Membres de l'Organisation, de l'ONU et de ses institutions spécialisées, d'organisations intergouvernementales ayant conclu des accords avec l'Organisation et d'organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'Organisation, qui devrait comprendre de préférence des représentants d'établissements et de laboratoires se livrant à l'analyse des systèmes antisalissure. Ces représentants doivent être des experts dans les domaines du devenir dans l'environnement et des effets sur l'environnement, des effets toxiques, de la biologie marine, de la santé de l'homme, de l'analyse économique, de la gestion des risques, des transports maritimes internationaux, des techniques de revêtement des systèmes antisalissure ou d'autres domaines spécialisés nécessaires pour étudier de manière objective le bien-fondé sur le plan technique d'une proposition détaillée.

*Article 3****Application***

1. Sauf disposition expresse contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique:
 - a) aux navires qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie;
 - b) aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une Partie; et
 - c) aux navires qui entrent dans un port, un chantier naval ou un terminal au large d'une Partie mais qui ne sont pas visés aux alinéas a) ou b).
2. La présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à une Partie ou exploités par elle et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Toutefois, chaque Partie s'assure, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.
3. Dans le cas des navires d'Etats non Parties à la présente Convention, les Parties appliquent les prescriptions de la présente Convention dans la mesure nécessaire pour que ces navires ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable.

*Article 4****Mesures de contrôle des systèmes antisalissure***

1. Conformément aux prescriptions spécifiées à l'Annexe 1, chaque Partie interdit et/ou limite:
 - a) l'application, la réapplication, l'installation ou l'utilisation de systèmes antisalissure nuisibles sur les navires visés à l'alinéa a) ou b) de l'article 3 1); et
 - b) l'application, la réapplication, l'installation ou l'utilisation de tels systèmes sur les navires visés à l'article 3 1) c) lorsqu'ils se trouvent dans un port, un chantier naval ou un terminal au large d'une Partie,
 et prend des mesures effectives pour veiller à ce que ces navires satisfassent à ces prescriptions.
2. Les navires dotés d'un système antisalissure qui est soumis à une mesure de contrôle résultant d'un amendement à l'Annexe 1 après l'entrée en vigueur de la présente Convention peuvent conserver ce système jusqu'à la date prévue pour son remplacement, cette période ne devant toutefois en aucun cas dépasser 60 mois après l'application du système, à moins que le Comité ne décide qu'il existe des circonstances exceptionnelles qui justifient d'appliquer plus tôt la mesure de contrôle.

*Article 5****Mesures de contrôle des déchets relevant de l'Annexe 1***

Compte tenu des règles, normes et prescriptions internationales, une Partie prend des mesures appropriées sur son territoire pour exiger que les déchets résultant de l'application ou de l'enlèvement d'un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 soient collectés, entretenus, traités et évacués d'une manière sûre et écologiquement rationnelle afin de protéger la santé de l'homme et l'environnement.

*Article 6****Procédure à suivre pour proposer des amendements aux mesures de contrôle des systèmes antisalissure***

1. Toute Partie peut proposer un amendement à l'Annexe 1 conformément au présent article.

2. Une proposition initiale doit contenir les renseignements prescrits à l'Annexe 2 et être soumise à l'Organisation. Lorsque l'Organisation reçoit une proposition, elle la porte à l'attention des Parties, des Membres de l'Organisation, de l'ONU et de ses institutions spécialisées, des organisations intergouvernementales ayant conclu des accords avec l'Organisation et des organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif, et leur en communique le texte.

3. Le Comité décide si le système antisalissure en question appelle une étude plus approfondie en se fondant sur la proposition initiale. Si le Comité décide qu'une plus ample étude est justifiée, il demande à la Partie dont émane la proposition de lui soumettre une proposition détaillée contenant les renseignements prescrits à l'Annexe 3, sauf si ceux-ci figurent déjà dans la proposition initiale. Si le Comité estime qu'il existe un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas être invoquée pour l'empêcher de décider de procéder à l'évaluation de la proposition. Le Comité constitue un groupe technique conformément à l'article 7.

4. Le groupe technique étudie la proposition détaillée ainsi que les données supplémentaires qui auraient pu être soumises par toute entité intéressée et, après avoir procédé à une évaluation, indique au Comité si la proposition a démontré qu'il pouvait exister un risque excessif d'effets défavorables sur des organismes non ciblés ou sur la santé de l'homme qui justifie un amendement à l'Annexe 1. A cet égard:

- a) l'étude du groupe technique consiste à:
 - i) évaluer le lien entre le système antisalissure en question et les effets défavorables connexes qui ont été observés, soit dans l'environnement ou sur la santé de l'homme, y compris mais sans s'y limiter, par la consommation d'aliments d'origine marine affectés, soit au moyen d'études contrôlées, en se fondant sur les données décrites à l'Annexe 3 et toutes autres données pertinentes mises en évidence;
 - ii) évaluer la réduction du risque potentiel due aux mesures de contrôle proposées et à toute autre mesure de contrôle que le groupe technique pourrait envisager;
 - iii) examiner les renseignements disponibles sur la faisabilité technique des mesures de contrôle et le rapport coût-efficacité de la proposition;
 - iv) examiner les renseignements disponibles sur les autres effets qu'aurait l'introduction de telles mesures de contrôle en ce qui concerne:
 - l'environnement (y compris, sans toutefois s'y limiter, le coût de l'inaction, et l'incidence sur la qualité de l'air);
 - les problèmes de santé et de sécurité pour les chantiers navals (à savoir les effets sur les ouvriers de ces chantiers);
 - le coût pour les transports maritimes internationaux et autres secteurs intéressés; et
 - v) examiner les solutions de rechange appropriées qui pourraient être disponibles, y compris les risques potentiels liés à ces solutions;
- b) le rapport du groupe technique est soumis par écrit et tient compte de chacune des évaluations et de chacun des examens visés à l'alinéa a); le groupe technique peut toutefois décider de ne pas procéder aux évaluations et examens décrits aux alinéas a) ii) à a) v) s'il juge, à l'issue de l'évaluation décrite à l'alinéa a) i), que la proposition ne mérite pas d'être examinée plus avant;
- c) le rapport du groupe technique inclut entre autres une recommandation indiquant si les mesures de contrôle internationales prévues en application de la présente Convention sont justifiées pour le système antisalissure en question, si les mesures de contrôle spécifiques suggérées dans la proposition détaillée sont appropriées ou si d'autres mesures de contrôle sont considérées par le Groupe comme étant plus adaptées.

5. Le rapport du groupe technique est diffusé aux Parties, aux Membres de l'Organisation, à l'ONU et à ses institutions spécialisées, aux organisations gouvernementales ayant conclu des accords avec l'Organisation et aux organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif auprès de l'Organisation, avant son examen par le Comité. Le Comité décide s'il convient d'approuver une proposition d'amendement à l'Annexe 1 et, le cas échéant, des modifications de cette proposition, compte tenu du rapport du groupe technique. Si le rapport indique un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas, en soi, être invoquée pour empêcher le Comité de

décider d'inscrire un système antisalissure à l'Annexe 1. Les propositions d'amendements à l'Annexe 1, si elles sont approuvées par le Comité, sont diffusées conformément à l'article 16 2) a). La décision de ne pas approuver une proposition n'exclut pas la soumission ultérieure d'une nouvelle proposition eu égard à un système antisalissure donné si de nouvelles informations sont mises en évidence.

6. Seules les Parties peuvent participer aux décisions prises par le Comité telles que décrites aux paragraphes 3) et 5).

Article 7

Groupes techniques

1. Le Comité constitue un groupe technique en application de l'article 6 lorsqu'une proposition détaillée est reçue. Dans les cas où plusieurs propositions sont reçues en même temps ou à la suite, le Comité peut constituer un ou plusieurs groupes techniques, selon les besoins.

2. Toute Partie peut participer aux délibérations d'un groupe technique, et devrait faire appel aux compétences pertinentes dont elle dispose.

3. Le Comité définit le mandat, l'organisation et le fonctionnement des groupes techniques. Ce mandat garantit le respect du caractère confidentiel des renseignements qui pourraient être communiqués. Les groupes techniques peuvent tenir les réunions qu'ils jugent nécessaires mais ils s'efforcent de mener leurs travaux par correspondance ou voie électronique ou autre moyen approprié.

4. Seuls les représentants des Parties peuvent participer à la formulation des recommandations à soumettre au Comité en application de l'article 6. Un groupe technique s'efforce de parvenir à l'unanimité entre les représentants des Parties. Si cela n'est pas possible, il communique les vues de la minorité.

Article 8

Recherche scientifique et technique et surveillance

1. Les Parties prennent des mesures appropriées pour encourager et faciliter les travaux de recherche scientifiques et techniques sur les effets des systèmes antisalissure, ainsi que la surveillance de ces effets. Ces travaux de recherche devraient comprendre en particulier l'observation, la mesure, l'échantillonnage, l'évaluation et l'analyse des effets des systèmes antisalissure.

2. Pour promouvoir les objectifs de la présente Convention, chaque Partie facilite l'accès des autres Parties qui en font la demande aux renseignements pertinents sur:

- a) les activités scientifiques et techniques entreprises conformément à la présente Convention;
- b) les programmes scientifiques et technologiques concernant le milieu marin et leurs objectifs; et
- c) les effets observés lors des programmes de surveillance et d'évaluation concernant les systèmes antisalissure.

Article 9

Communication et échange de renseignements

1. Chaque Partie s'engage à communiquer à l'Organisation:

- a) une liste des inspecteurs désignés ou des organismes reconnus qui sont autorisés à agir pour le compte de cette Partie aux fins de l'administration des affaires concernant le contrôle des systèmes antisalissure, conformément à la présente Convention, en vue de sa diffusion aux Parties, qui la porteront à la connaissance de leurs fonctionnaires. L'Administration notifie donc à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée; et
- b) sur une base annuelle, des renseignements au sujet de tout système antisalissure approuvé, soumis à des restrictions ou interdit en vertu de sa législation nationale.

2. L'Organisation diffuse par tout moyen approprié les renseignements qui lui ont été communiqués en vertu du paragraphe 1).

3. Si des systèmes antisalissure sont approuvés, enregistrés ou agréés par une Partie, cette Partie soit fournit, soit demande aux fabricants de ces systèmes antisalissure de fournir, aux Parties qui en font la demande, les renseignements pertinents sur la base desquels elle a pris sa décision, y compris les renseignements indiqués à l'Annexe 3, ou d'autres renseignements qui permettent d'effectuer une évaluation appropriée du système antisalissure. Il n'est fourni aucun renseignement qui est protégé par la loi.

Article 10

Visite et délivrance de certificats

Une Partie s'assure que les navires autorisés à battre son pavillon ou exploités sous son autorité font l'objet de visites et que des certificats leur sont délivrés conformément aux règles de l'Annexe 4.

Article 11

Inspection des navires et recherche des violations

1. Un navire auquel s'applique la présente Convention peut être inspecté dans tout port, chantier naval ou terminal au large d'une Partie, par des fonctionnaires autorisés par cette Partie, aux fins de déterminer si le navire satisfait à la présente Convention. Sauf s'il existe de bonnes raisons de penser qu'un navire enfreint la présente Convention, toute inspection de ce type se limite à:

- a) vérifier que le navire a à bord un certificat international du système antisalissure ou une déclaration relative au système antisalissure en cours de validité, s'ils sont requis; et/ou
- b) un bref échantillonnage du système antisalissure du navire qui ne nuise ni à l'intégrité, ni à la structure, ni au fonctionnement de ce système, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation¹. Toutefois, le délai requis pour traiter les résultats de cet échantillonnage ne doit pas empêcher le mouvement et le départ du navire.

2. S'il existe de bonnes raisons de penser que le navire enfreint la présente Convention, une inspection approfondie peut être effectuée compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

3. S'il est constaté que le navire enfreint la présente Convention, la Partie qui procède à l'inspection peut prendre des mesures pour adresser un avertissement au navire, le retenir, le renvoyer de ses ports ou ne pas l'y admettre. Une Partie qui prend de telles mesures à l'encontre d'un navire au motif qu'il ne satisfait pas à la présente Convention informe immédiatement l'Administration du navire intéressé.

4. Les Parties coopèrent à la recherche des violations et à la mise en application de la présente Convention. Une Partie peut aussi inspecter un navire qui entre dans un port, un chantier naval ou un terminal au large relevant de sa juridiction lorsqu'une autre Partie lui demande de procéder à une enquête et lui fournit suffisamment de preuves que le navire est exploité ou a été exploité en infraction de la présente Convention. Le rapport de cette enquête est adressé à la Partie qui l'a demandée, ainsi qu'à l'autorité compétente de l'Administration dont relève le navire en cause, afin que des mesures appropriées puissent être prises en vertu de la présente Convention.

Article 12

Violations

1. Toute violation de la présente Convention est interdite et sanctionnée par la législation de l'Administration dont relève le navire en cause, où qu'elle se produise. Si l'Administration est informée d'une telle violation, elle effectue une enquête et peut demander à la Partie qui l'a informée de lui four-

¹ Directives à élaborer

nir des preuves supplémentaires de la violation alléguée. Si l'Administration est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour permettre d'engager des poursuites au titre de la violation alléguée, elle fait en sorte que ces poursuites soient engagées le plus tôt possible conformément à sa législation. L'Administration informe promptement la Partie qui a signalé la violation alléguée, ainsi que l'Organisation, des mesures prises. Si l'Administration n'a pris aucune mesure dans un délai d'un an à compter de la réception des renseignements, elle en informe la Partie qui a signalé la violation alléguée.

2. Toute violation de la présente Convention dans la juridiction d'une Partie est interdite et sanctionnée par la législation de cette Partie. Chaque fois qu'une telle violation se produit, la Partie doit:
 - a) soit faire en sorte que des poursuites soient engagées conformément à sa législation;
 - b) soit fournir à l'Administration dont relève le navire en cause les renseignements et les preuves qu'elle pourrait détenir attestant qu'il ya eu infraction.
3. Les sanctions prévues par la législation d'une Partie en application du présent article doivent être, par leur rigueur, de nature à décourager les violations de la présente Convention, où qu'elles se produisent.

Article 13

Retard ou retenue indu de navires

1. Il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, qu'un navire soit indûment retenu ou retardé en vertu des articles 11 ou 12.
2. Un navire qui a été indûment retenu ou retardé en vertu des articles 11 ou 12 a droit à réparation pour tout préjudice ou dommage subi.

Article 14

Règlement des différends

Les Parties règlent tout différend survenant entre elles quant à l'interprétation ou l'application de la présente Convention par voie de négociation, d'enquête, de médiation, de conciliation, d'arbitrage, de règlement judiciaire, de recours aux organismes ou accords régionaux, ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix.

Article 15

Rapport avec le droit international de la mer

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'a tout Etat en vertu des règles de droit international coutumier énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Article 16

Amendements

1. La présente Convention peut être modifiée selon l'une des procédures définies dans les paragraphes ci-après.
2. Amendements après examen au sein de l'Organisation:
 - a) Toute Partie peut proposer un amendement à la présente Convention. L'amendement proposé est soumis au Secrétaire général qui le diffuse aux Parties et aux Membres de l'Organisation six mois au moins avant son examen. Dans le cas d'une proposition d'amendement à l'Annexe 1, celle-ci est traitée conformément à l'article 6 avant d'être examinée en vertu du présent article.

- b) Un amendement proposé et diffusé de la manière prévue ci-dessus est renvoyé au Comité pour examen. Les Parties, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité aux fins de l'examen et de l'adoption de l'amendement.
 - c) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité, à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.
 - d) Les amendements adoptés conformément à l'alinéa c) sont communiqués par le Secrétaire général aux Parties pour acceptation.
 - e) Un amendement est réputé avoir été accepté dans les cas suivants:
 - i) Un amendement à un article de la présente Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle deux tiers des Parties ont notifié leur acceptation au Secrétaire général.
 - ii) Un amendement à une Annexe est réputé avoir été accepté à l'expiration d'une période de douze mois après la date de son adoption ou toute autre date fixée par le Comité. Toutefois, si à cette date plus d'un tiers des Parties ont notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.
 - f) Un amendement entre en vigueur dans les conditions suivantes:
 - i) Un amendement à un article de la présente Convention entre en vigueur pour les Parties qui ont déclaré l'avoir accepté six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté conformément à l'alinéa e) i).
 - ii) Un amendement à l'Annexe I entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, à l'exception de toute Partie qui a:
 - 1) notifié son objection à l'amendement conformément à l'alinéa e) ii) et n'a pas retiré cette objection;
 - 2) notifié au Secrétaire général, avant l'entrée en vigueur de cet amendement que celui-ci entrera en vigueur à son égard uniquement après notification ultérieure de son acceptation; ou
 - 3) fait une déclaration au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention, ou d'adhésion à celle-ci, indiquant que les amendements à l'Annexe I entreront en vigueur à son égard uniquement après notification au Secrétaire général de son acceptation eu égard à ces amendements.
 - iii) Un amendement à une Annexe autre que l'Annexe I entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, à l'exception des Parties qui ont notifié leur objection à l'amendement conformément à l'alinéa e) ii) et n'ont pas retiré cette objection.
 - g) i) Une Partie qui a notifié une objection en vertu de l'alinéa f) ii) 1) ou iii) peut par la suite notifier au Secrétaire général qu'elle accepte l'amendement. Cet amendement entre en vigueur pour cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière est postérieure.
 - ii) Si une Partie qui a adressé une notification ou a fait une déclaration visée à l'alinéa f) ii) 2) ou 3) respectivement notifie au Secrétaire général son acceptation eu égard à un amendement, cet amendement entre en vigueur pour cette Partie six mois après la date de la notification de son acceptation, ou la date d'entrée en vigueur de l'amendement, si cette dernière est postérieure.
3. Amendement par une conférence:
- a) A la demande d'une Partie, appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner des amendements à la présente Convention.
 - b) Un amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est Communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.
 - c) A moins que la Conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur conformément aux procédures définies aux alinéas 2 e) et f) respectivement du présent article.

4. Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement à une Annexe est considérée comme non Partie aux seules fins de l'application de cet amendement.
5. L'ajout d'une nouvelle Annexe est proposé et adopté et entre en vigueur conformément à la procédure applicable à un amendement à un article de la présente Convention.
6. Toute notification ou déclaration en vertu du présent article est adressée par écrit au Secrétaire général.
7. Le Secrétaire général informe les Parties et les Membres de l'Organisation:
 - a) de tout amendement qui entre en vigueur et de la date de son entrée en vigueur en général et à l'égard de chaque Partie; et
 - b) de toute notification ou déclaration faite en vertu du présent article.

Article 17

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tout Etat, au Siège de l'Organisation, du 1er février 2002 au 31 décembre 2002 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.
2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par:
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - 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. S'il comporte deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des questions 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.
5. La déclaration est notifiée au Secrétaire général et mentionne expressément les unités territoriales auxquelles s'applique la présente Convention.

Article 18

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins vingt-cinq Etats, dont les flottes marchandes représentent au total au moins vingt-cinq pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, ont soit signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article 17.
2. Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument si cette dernière date est postérieure.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement à la présente Convention est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 16 s'applique à la Convention telle que modifiée.

Article 19

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date de son entrée en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'une notification écrite auprès du Secrétaire général et prend effet un an après la date de la réception de la notification ou à l'expiration de toute période plus longue spécifiée dans la notification.

Article 20

Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général, qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

2. Outre les fonctions spécifiées dans d'autres articles de la présente Convention, le Secrétaire général:

- a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré:
 - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention; et
 - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et
- b) dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, 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 21

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.

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

FAIT à Londres, ce cinq octobre deux mille un.

*

ANNEXE 1

Mesures de contrôle des systèmes antisalissure

| <i>Système antisalissure</i> | <i>Mesures de contrôle</i> | <i>Application</i> | <i>Date à laquelle la mesure prend effet</i> |
|---|--|--|--|
| Composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure | Les navires ne doivent pas appliquer ni réappliquer ces composés | Tous les navires | 1er janvier 2003 |
| Composés organostanniques agissant en tant que biocides dans les systèmes antisalissure | Les navires: soit 1) ne doivent pas avoir de tels composés sur leur coque ou sur leurs parties ou surfaces extérieures; soit 2) doivent avoir un revêtement qui forme une protection empêchant la lixiviation des composés provenant des systèmes antisalissure sous-jacents non conformes | Tous les navires (à l'exception des plates-formes fixes et flottantes, des FSU et des FPSO qui ont été construites avant le 1er janvier 2003 et qui ne sont pas passées en cale sèche le 1er janvier 2003 ou après cette date) | 1er janvier 2008 |

*

ANNEXE 2

Eléments à inclure dans une proposition initiale

1) Une proposition initiale doit comprendre une documentation adéquate contenant au moins ce qui suit:

- a) l'identification du système antisalissure visé dans la proposition: désignation du système antisalissure; nom des ingrédients actifs et, le cas échéant, numéro de registre des Chemical Abstract Services (numéro CAS), ou composants du système dont on soupçonne qu'ils causent des effets défavorables préoccupants;
- b) la caractérisation des renseignements qui laissent penser que le système antisalissure ou ses produits de transformation peuvent présenter un risque pour la santé de l'homme ou causer des effets défavorables chez les organismes non ciblés aux concentrations susceptibles d'être constatées dans l'environnement, (par exemple résultats des études de toxicité sur des espèces représentatives ou données relatives à la bioaccumulation);
- c) des preuves du risque d'apparition de composants toxiques du système antisalissure ou de ses produits de transformation dans l'environnement à des concentrations qui pourraient entraîner des effets défavorables chez des organismes non ciblés, sur la santé de l'homme ou sur la qualité de l'eau (par exemple données sur la persistance dans la colonne d'eau, les sédiments et le biote; taux de libération de composants toxiques des surfaces traitées mesuré dans le cadre d'études ou dans des conditions réelles d'utilisation; ou données rassemblées dans le cadre d'un programme de surveillance, le cas échéant);
- d) une analyse du lien entre le système antisalissure, les effets défavorables produits, et les concentrations observées ou attendues dans l'environnement; et
- e) une recommandation préliminaire sur le type de restrictions qui pourraient être efficaces pour réduire les risques liés au système antisalissure.

2) Une proposition initiale doit être soumise conformément aux règles et procédures établies par l'Organisation.

ANNEXE 3

Eléments à inclure dans une proposition détaillée

- 1) Une proposition détaillée doit comprendre une documentation adéquate contenant ce qui suit:
- a) les éléments nouveaux par rapport aux données citées dans la proposition initiale;
 - b) les conclusions tirées des catégories de données énumérées aux alinéas 3 a), b) et c), selon le cas, en fonction du sujet de la proposition et l'identification ou la description des méthodes qui ont servi à l'établissement des données;
 - c) un résumé des résultats des études effectuées sur les effets défavorables du système antisalissure;
 - d) un résumé des résultats de tout programme de surveillance qui aurait pu être exécuté, y compris des renseignements sur le trafic maritime dans la zone surveillée et une description générale de cette zone;
 - e) un résumé des données disponibles sur l'exposition environnementale ou écologique et les estimations des concentrations dans l'environnement que l'on aurait pu obtenir en appliquant des modèles mathématiques utilisant tous les paramètres disponibles du devenir dans l'environnement, et de préférence ceux qui ont été déterminés expérimentalement, ainsi qu'une identification ou description de la méthode de modélisation;
 - f) une évaluation du lien entre le système antisalissure en question, les effets défavorables produits, et les concentrations observées ou prévues dans l'environnement;
 - g) une indication qualitative du degré d'incertitude de l'évaluation visée à l'alinéa f);
 - h) les mesures de contrôle spécifiques recommandées en vue de réduire les risques liés au système antisalissure; et
 - i) un résumé des résultats des études disponibles sur les effets potentiels des mesures de contrôle recommandées eu égard à la qualité de l'air, aux conditions dans les chantiers navals, aux transports maritimes internationaux et autres secteurs intéressés, ainsi que sur les solutions de rechange appropriées qui pourraient exister.
- 2) Une proposition détaillée doit comporter également des renseignements sur chacune des propriétés physiques et chimiques suivantes du ou des composants préoccupants, le cas échéant:
- point de fusion;
 - point d'ébullition;
 - densité (densité relative);
 - pression de vapeur;
 - hydrosolubilité/pH/constante de dissociation (pKa);
 - potentiel d'oxydation/de réduction;
 - masse moléculaire;
 - structure moléculaire; et
 - autres propriétés physiques et chimiques identifiées dans la proposition initiale.
- 3) Aux fins de l'alinéa 1) b) ci-dessus, les catégories de données sont les suivantes:
- a) Les données sur le devenir dans l'environnement et les effets sur l'environnement:
 - modes de dégradation/dissipation (par exemple hydrolyse/photodégradation/biodégradation);
 - persistance dans les milieux pertinents (par exemple colonne d'eau/sédiments/biote);
 - partage sédiments/eau;
 - taux de lixiviation des biocides ou ingrédients actifs;
 - bilan de masse;
 - bioaccumulation, coefficient de partage, coefficient octanol/eau; et
 - toutes réactions nouvelles provoquées par la libération ou tous effets interactifs connus.

b) Les données concernant les effets involontaires sur les plantes aquatiques, les invertébrés, les poissons, les oiseaux de mer, les mammifères marins, les espèces menacées d'extinction, d'autres biotes, la qualité de l'eau, les fonds marins ou l'habitat d'organismes non ciblés, y compris des organismes vulnérables et représentatifs:

- toxicité aiguë;
- toxicité chronique;
- toxicité au niveau du développement et de la reproduction;
- troubles endocriniens;
- toxicité des sédiments;
- biodisponibilité/bioamplification/bioconcentration;
- réseau alimentaire/effets sur les populations;
- observations d'effets défavorables sur le terrain/poissons morts/échoués/analyse des tissus; et
- résidus dans les aliments d'origine marine.

Ces données doivent concerner un ou plusieurs types d'organismes non ciblés, tels que les plantes aquatiques, les invertébrés, les poissons, les oiseaux, les mammifères et les espèces menacées d'extinction.

c) Les données concernant l'ampleur possible des effets sur la santé de l'homme (y compris, sans toutefois s'y limiter, en cas de consommation d'aliments d'origine marine affectés).

4) Une proposition détaillée doit comprendre une description des méthodologies utilisées ainsi que de toutes mesures pertinentes prises aux fins de l'assurance de la qualité et de tout examen des études effectué par des spécialistes.

*

ANNEXE 4

Prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats applicables aux systèmes antisalissure

Règle 1

Visites

1) Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 visés à l'article 3 1) a), qui effectuent des voyages internationaux, à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO, doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après:

- a) une visite initiale effectuée avant la mise en service du navire ou avant que le certificat international du système antisalissure (le certificat) prescrit en vertu des règles 2 ou 3 ne soit délivré pour la première fois; et
- b) une visite effectuée lors du changement ou du remplacement des systèmes antisalissure. Ces visites doivent être portées sur le certificat délivré en vertu des règles 2 ou 3.

2) La visite doit permettre de garantir que le système antisalissure du navire satisfait pleinement à la présente Convention.

3) L'Administration doit établir les mesures appropriées à appliquer aux navires qui ne sont pas soumis aux dispositions du paragraphe 1) de la présente règle, pour garantir le respect de la présente Convention.

- 4) a) En ce qui concerne la mise en application de la présente Convention, les visites de navires doivent être effectuées par des fonctionnaires dûment autorisés par l'Administration ou de la manière prévue à la règle 3 1), compte tenu des directives sur les visites élaborées par

l'Organisation*. L'Administration peut aussi confier les visites prescrites par la présente Convention soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

- b) Une Administration qui désigne des inspecteurs ou des organismes reconnus** pour effectuer des visites doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à:
 - i) exiger qu'un navire soumis à une visite satisfasse aux dispositions de l'Annexe 1; et
 - ii) effectuer des visites si les autorités compétentes d'un Etat du port qui est Partie à la présente Convention le lui demandent.
- c) Lorsque l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que le système antisalissure du navire ne correspond pas aux indications du certificat prescrit en vertu des règles 2 ou 3 ou aux prescriptions de la présente Convention, l'Administration, l'inspecteur ou l'organisme doit veiller immédiatement à ce que des mesures correctives soient prises pour rendre ce navire conforme. L'inspecteur ou l'organisme doit également en informer l'Administration en temps utile. Si les mesures correctives requises ne sont pas prises, l'Administration doit être informée sur-le-champ et faire en sorte que le certificat ne soit pas délivré ou soit retiré, selon le cas.
- d) Dans la situation décrite à l'alinéa c), si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent être informées sur-le-champ. Lorsque l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le gouvernement de l'Etat du port intéressé doit prêter à l'Administration, à l'inspecteur ou à l'organisme en question, toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle, y compris de prendre les mesures décrites aux articles 11 ou 12.

Règle 2

Délivrance d'un certificat international du système antisalissure ou apposition d'un visa

1) L'Administration doit exiger qu'un certificat soit délivré à tout navire auquel s'applique la règle 1 et qui a subi avec succès une visite conformément à la règle 1. Un certificat délivré sous l'autorité d'une Partie doit être accepté par les autres Parties et être considéré, à toutes les fins visées par la présente Convention, comme ayant la même valeur qu'un certificat délivré par elles.

2) Les certificats doivent être délivrés ou visés soit par l'Administration, soit par tout agent ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

3) Dans le cas des navires ayant un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1, lequel a été appliqué avant la date d'entrée en vigueur de cette mesure de contrôle, l'Administration doit délivrer un certificat conformément aux paragraphes 2) et 3) de la présente règle au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la mesure de contrôle. Le présent paragraphe ne porte pas atteinte à l'obligation qu'a un navire de satisfaire à l'Annexe 1.

4) Le certificat doit être établi selon le modèle qui figure à l'appendice I de la présente Annexe et être rédigé au moins en anglais, en français ou en espagnol. Si une langue officielle de l'Etat qui le délivre est également utilisée, celle-ci prévaut en cas de différend ou de désaccord.

* Directives à élaborer

** Se reporter aux directives que l'Organisation a adoptées par la résolution A.739 (18), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation et aux spécifications que l'Organisation a adoptées par la résolution A.789 (19), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation.

Règle 3

Délivrance d'un certificat international du système antisalissure ou apposition d'un visa par une autre Partie

1) A la demande de l'Administration, une autre Partie peut soumettre un navire à une visite et, si elle estime qu'il satisfait à la présente Convention, elle lui délivre un certificat ou en autorise la délivrance et, selon le cas, appose un visa ou autorise l'apposition d'un visa sur ce certificat, conformément à la présente Convention.

2) Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être adressées dès que possible à l'Administration qui a fait la demande.

3) Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration indiquant qu'il a été délivré à la demande de l'Administration visée au paragraphe 1); il a la même valeur qu'un certificat délivré par l'Administration, et doit être reconnu comme tel.

4) Il ne doit pas être délivré de certificat à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un Etat non Partie.

Règle 4

Validité d'un certificat international du système antisalissure

1) Un certificat délivré en vertu des règles 2 ou 3 cesse d'être valable dans l'un ou l'autre des cas suivants:

- a) si le système antisalissure est modifié ou remplacé et le certificat n'est pas visé conformément à la présente Convention; ou
- b) si un navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si la Partie qui le délivre a la certitude que le navire satisfait à la présente Convention. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse dès que possible à l'Administration une copie des certificats dont le navire était muni avant le transfert, ainsi qu'une copie des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

2) La délivrance par une Partie d'un nouveau certificat à un navire transféré d'une autre Partie peut être effectuée sur la base d'une nouvelle visite ou d'un certificat en cours de validité délivré par la Partie dont le navire était précédemment autorisé à battre le pavillon.

Règle 5

Déclaration relative au système antisalissure

1) L'Administration doit exiger qu'un navire d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres mais d'une jauge brute inférieure à 400 qui effectue des voyages internationaux et auquel s'applique l'article 3 1) a) (à l'exclusion des plates-formes fixes ou flottantes, des FSU et des FPSO) soit muni d'une déclaration, signée par le propriétaire ou son agent autorisé. Cette déclaration doit être accompagnée de la documentation appropriée (par exemple un reçu pour la peinture ou une facture d'entreprise) ou contenir une attestation satisfaisante.

2) La déclaration doit être établie selon le modèle qui figure à l'appendice 2 de la présente Annexe et être rédigée au moins en anglais, en français ou en espagnol. Si une langue officielle de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon est également utilisée, celle-ci prévaut en cas de différend ou de désaccord.

*

Appendice 1 de l'Annexe 4

Modèle du Certificat international du système antisalissure

CERTIFICAT INTERNATIONAL DU SYSTEME ANTISALISSURE
(Le présent Certificat doit être complété par une fiche de systèmes antisalissure)

(Cachet officiel)

(Etat)

*Délivré en vertu de la Convention internationale sur le contrôle
des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires*

sous l'autorité du Gouvernement

.....

(Nom de l'Etat)

par

.....

(personne ou organisme autorisé)

Lorsqu'un certificat a été délivré précédemment, le présent certificat remplace le certificat délivré le:

.....

Caractéristiques du navire¹:

Nom du navire:

Numéro ou lettres distinctifs:

Port d'immatriculation:

Jauge brute:

Numéro OMI²:

Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 n'a pas été appliqué pendant ou après la construction du navire:

Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 a été appliqué précédemment sur le navire, mais a été enlevé par: *(nom de l'installation)*
le *(date)*

¹ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

² Conformément au Système de numéros OMI d'identification des navires que l'Organisation a adopté par la résolution A.600(15) de l'Assemblée.

Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 a été appliqué précédemment sur le navire, mais a été recouvert d'un revêtement isolant appliqué par:

(nom de l'installation) le (date)

Un système antisalissure soumis à une mesure de contrôle en vertu de l'Annexe 1 a été appliqué sur le navire avant le (date)³, mais doit être enlevé ou recouvert d'un revêtement isolant avant le (date)⁴

IL EST CERTIFIÉ:

1. que le navire a été soumis à une visite conformément à la règle 1 de l'Annexe 4 de la Convention; et
2. qu'à la suite de cette visite, il a été constaté que le système antisalissure utilisé sur le navire satisfaisait aux prescriptions applicables de l'Annexe 1 de la Convention.

Délivré à:

(Lieu de délivrance du certificat)

Le:

(Date de délivrance)

(Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

Date d'achèvement de la visite à la suite de laquelle le présent certificat est délivré:

*

³ Date de l'entrée en vigueur de la mesure de contrôle.

⁴ Date d'expiration de toute période spécifiée à l'article 4 2) ou à l'Annexe 1.

PROTOCOLE No 147 DE 1996
relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976

LA CONFERENCE GENERALE de l'Organisation internationale du Travail,

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Notant les dispositions de l'article 2 de la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976 (ci-après dénommée „la convention principale“), qui prévoit notamment que:

„Tout Membre qui ratifie la présente convention s'engage:

- a) à édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne:
 - i) les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires;
 - ii) un régime approprié de sécurité sociale;
 - iii) les conditions d'emploi à bord et les arrangements relatifs à la vie à bord, dans la mesure où, à son avis, ils ne sont pas couverts par des conventions collectives ou déterminés par des tribunaux compétents d'une façon qui lie de la même manière les armateurs et les gens de mer intéressés;

et à vérifier que les dispositions d'une telle législation équivalent, dans l'ensemble, aux conventions ou aux articles de conventions auxquels il est fait référence dans l'annexe à la présente convention, pour autant que le Membre ne soit pas autrement tenu de donner effet aux conventions en question.“

Notant aussi les dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de la convention principale, qui prévoit que:

„Si un Membre qui a ratifié la présente convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé.“

Rappelant la convention concernant la discrimination (emploi et profession) 1958, dont l'article 1, paragraphe 1, dispose:

„Aux fins de la présente convention, le terme „discrimination“ comprend:

- a) toute distinction, exclusion ou préférence fondée sur la race, la couleur, le sexe, la religion, l'opinion politique, l'ascendance nationale ou l'origine sociale, qui a pour effet de détruire ou d'altérer l'égalité de chances ou de traitement en matière d'emploi ou de profession:
- b) toute autre distinction, exclusion ou préférence ayant pour effet de détruire ou d'altérer l'égalité de chances ou de traitement en matière d'emploi ou de profession, qui pourra être spécifiée par le Membre intéressé après consultation des organisations représentatives d'employeurs et de travailleurs, s'il en existe, et d'autres organismes appropriés.“

Rappelant l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. 1982;

Rappelant la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée en 1995, de l'Organisation maritime internationale;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision partielle de la convention principale, question qui constitue le quatrième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'un protocole relatif à la convention principale,

ADOpte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, le protocole ci-après, qui sera dénommé Protocole de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976.

Article 1

1. Tout Membre qui ratifie le présent protocole étendra la liste des conventions figurant en annexe à la convention principale pour y inclure les conventions de la partie A de l'annexe supplémentaire ainsi que, le cas échéant, celles des conventions énumérées dans la partie B de cette annexe qu'il accepte en conformité avec l'article 3 ci-après.
2. En ce qui concerne la convention de la partie A de l'annexe supplémentaire qui n'est pas encore en vigueur, cette extension ne prendra effet que lorsque ladite convention entrera en vigueur.

Article 2

Un Membre peut ratifier le présent protocole en même temps qu'il ratifie la convention principale, ou à tout moment après la ratification de celle-ci, en communiquant sa ratification formelle du protocole au Directeur général du Bureau international du Travail aux fins d'enregistrement.

Article 3

1. Tout Membre qui ratifie le présent protocole doit, le cas échéant, préciser, dans une déclaration accompagnant son instrument de ratification, laquelle ou lesquelles des conventions énumérées dans la partie B de l'annexe supplémentaire il accepte.
2. Un membre qui n'a pas accepté toutes les conventions énumérées dans la partie B de l'annexe supplémentaire peut, par une déclaration ultérieure communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail, spécifier la ou les autres conventions qu'il accepte.

Article 4

1. Aux fins de l'application des articles 1, paragraphe 1, et 3 du présent protocole, l'autorité compétente consultera préalablement les organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer.
2. L'autorité compétente devra, dès que cela est réalisable, mettre à la disposition des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer toutes informations relatives aux ratifications, déclarations et dénonciations notifiées par le Directeur Général du Bureau international du Travail conformément aux dispositions de l'article 8, paragraphe 1, ci-dessous.

Article 5

Aux fins de l'application du présent protocole, la convention sur le rapatriement des marins (révisée), 1987, doit dans le cas d'un Membre qui l'a acceptée, être considérée comme se substituant à la convention sur le rapatriement des marins, 1926.

Article 6

1. Le présent protocole ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.
2. Le présent protocole entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de cinq Membres, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million, auront été enregistrées.

3. Par la suite, ce protocole entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 7

Tout Membre ayant ratifié le présent protocole peut le dénoncer à tout moment où la convention principale est elle-même ouverte à dénonciation, conformément à son article 7, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation de ce protocole ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

Article 8

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications, déclarations ainsi que de tous actes de dénonciation qui lui seront communiqués par les Membres de l'Organisation.

2. Quand les conditions énoncées à l'article 6, paragraphe 2, ci-dessus auront été remplies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle le présent protocole entrera en vigueur.

Article 9

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 10

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application du présent protocole et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 11

Aux fins de la révision du présent protocole et de sa fermeture à ratification, les dispositions de l'article 11 de la convention principale s'appliqueront *mutatis mutandis*.

Article 12

Les versions française et anglaise du texte du présent protocole font également foi.

*

ANNEXE SUPPLEMENTAIRE

Partie A

Convention (No 133) sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970

et

Convention (No 180) sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996

Partie B

Convention (No 108) sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958

Convention (No 135) concernant les représentants des travailleurs, 1971

Convention (No 164) sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer), 1987

Convention (No 166) sur le rapatriement des marins (révisée), 1987

Le texte qui précède est le texte authentique du protocole dûment adopté par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996:

*The President of the Conference,
Le Président de la Conférence,*

James HUBBARD

*The Director-General of the International Labour Office,
Le Directeur général du Bureau international du Travail,*

Michel HANSENNE

*

CONVENTION (No 133)
sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970¹

PARTIE I

Dispositions générales

Article 1

1. La présente convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers, ou utilisé à toute autre fin commerciale, qui est immatriculé dans un territoire pour lequel cette convention est en vigueur, et dont la quille aura été posée – ou dont la construction se trouve à un stade équivalent – à la date d'entrée en vigueur de la convention pour ce territoire ou après cette date.
2. La législation nationale définira quand un navire sera réputé navire de mer aux fins de l'application de la présente convention.
3. La présente convention s'applique aux remorqueurs dans la mesure où cela est raisonnable et praticable.
4. La présente convention ne s'applique pas:
 - a) aux navires jaugeant moins de 1.000 tonneaux;
 - b) aux navires dont la voile est le principal moyen de propulsion, qu'ils soient ou non équipés d'une machine auxiliaire;
 - c) aux navires affectés à la pêche, à la chasse à la baleine ou à des opérations analogues;
 - d) aux navires à ailes portantes et naviplanes.
5. Toutefois, la présente convention s'appliquera, dans la mesure où cela sera raisonnable et praticable:
 - a) aux navires de 200 à 1.000 tonneaux;
 - b) au logement des personnes employées au travail normal du bord sur les navires affectés à la chasse à la baleine ou à des opérations analogues.
6. En outre, il pourra être dérogé, à l'égard de tout navire, à la pleine application de l'une quelconque des prescriptions visées à l'article 3 de la convention si, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, l'autorité compétente estime que les modalités de la dérogation entraîneront des avantages ayant pour effet d'établir des conditions qui, dans l'ensemble, ne seront pas moins favorables que celles qui auraient découlé de la pleine application de la convention. Des détails sur toutes les dérogations de cette nature seront communiqués par le Membre intéressé au Directeur général du Bureau international du Travail.
7. En outre, l'autorité compétente déterminera, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, dans quelle mesure il est approprié, compte tenu des besoins de locaux pour le personnel en dehors du temps de travail, de faire des exceptions ou de s'écarter des dispositions de la présente convention en ce qui concerne:
 - a) les ferry-boats de mer, les ravitailleurs et les navires similaires qui ne disposent pas de manière continue du même équipage permanent;
 - b) les navires de mer, lorsque le personnel affecté au service de réparation est embarqué temporairement en plus de l'équipage du navire;

¹ Date d'entrée en vigueur: 27 août 1991.

- c) les navires de mer affectés à des voyages de courte durée qui permettent, chaque jour, aux membres de l'équipage, soit de rentrer dans leurs foyers, soit de bénéficier d'avantages analogues.

Article 2

En vue de l'application de la présente convention:

- a) le terme „navire“ signifie tout bâtiment auquel la convention s'applique;
- b) le terme „tonneaux“ signifie les tonneaux de jauge brute;
- c) le terme „navire à passagers“ signifie tout navire pour lequel est valide:
 - i) soit un certificat de sécurité pour navire à passagers délivré en conformité des dispositions en vigueur de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer;
 - ii) soit un certificat pour le transport de passagers;
- d) le terme „officier“ signifie toute personne, à l'exclusion du capitaine, ayant rang d'officier d'après la législation nationale ou, à défaut d'une telle législation, d'après les conventions collectives ou la coutume;
- e) le terme „personnel subalterne“ signifie tout membre de l'équipage autre qu'un officier;
- f) le terme „membre du personnel de maistrance“ signifie tout membre du personnel subalterne exerçant une fonction de surveillance ou assumant une responsabilité spéciale, et qui est considéré comme tel par la législation nationale ou, à défaut d'une telle législation, par les conventions collectives ou la coutume;
- g) le terme „adulte“ s'applique à toute personne âgée de dix-huit ans au moins;
- h) le terme „logement de l'équipage“ comprend les postes de couchage, réfectoires, installations sanitaires, infirmeries et lieux de récréation prévus pour être utilisés par l'équipage;
- i) le terme „prescrit“ signifie prescrit par la législation nationale ou par l'autorité compétente;
- j) le terme „approuvé“ signifie approuvé par l'autorité compétente;
- k) le terme „nouvelle immatriculation“ signifie nouvelle immatriculation à l'occasion d'un changement simultané de pavillon et de propriété d'un navire.

Article 3

Tout Membre pour lequel la présente convention est en vigueur s'engage à se conformer, en ce qui concerne les navires auxquels la convention s'applique:

- a) aux dispositions des parties II et III de la convention sur le logement des équipages (révisée), 1949;
- b) aux dispositions de la partie II de la présente convention.

Article 4

1. Tout Membre partie à la présente convention s'engage à maintenir en vigueur une législation propre à en assurer l'application.

2. Ladite législation:

- a) obligera l'autorité compétente à notifier à tous les intéressés les dispositions qui seront prises;
- b) précisera les personnes qui sont chargées d'en assurer l'application;
- c) prescrira des sanctions adéquates pour toute infraction;
- d) prévoira l'institution et le maintien d'un régime d'inspection propre à assurer effectivement l'observation des dispositions prises;
- e) obligera l'autorité compétente à consulter les organisations d'armateurs et/ou les armateurs et les organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, en vue d'élaborer les règlements et de collaborer dans toute la mesure possible avec les parties intéressées à la mise en application de ces règlements.

PARTIE II

Prescriptions relatives au logement des équipages*Article 5*

1. La superficie, par occupant, de toute cabine destinée au personnel subalterne ne sera pas inférieure à :
 - a) 3,75 mètres carrés (40,36 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 1.000 tonneaux ou plus, mais moins de 3.000 tonneaux;
 - b) 4,25 mètres carrés (45,75 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 3.000 tonneaux ou plus, mais moins de 10.000 tonneaux;
 - c) 4,75 mètres carrés (51,13 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 10.000 tonneaux ou plus.
2. Toutefois, la superficie, par occupant de toute cabine affectée à deux membres du personnel subalterne, ne sera pas inférieure à :
 - a) 2,75 mètres carrés (29,60 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 1.000 tonneaux ou plus, mais moins de 3.000 tonneaux;
 - b) 3,25 mètres carrés (34,98 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 3.000 tonneaux ou plus, mais moins de 10.000 tonneaux;
 - c) 3,75 mètres carrés (40,36 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 10.000 tonneaux ou plus.
3. En outre la superficie des cabines affectées au personnel subalterne à bord des navires à passagers ne sera pas inférieure :
 - a) à 2,35 mètres carrés (ou 25,30 pieds carrés) par occupant à bord des navires jaugeant 1.000 tonneaux ou plus, mais moins de 3.000 tonneaux;
 - b) à bord des navires jaugeant 3.000 tonneaux ou plus, à
 - i) 3,75 mètres carrés (40,36 pieds carrés) pour des cabines individuelles;
 - ii) 6,00 mètres carrés (64,58 pieds carrés) pour des cabines de deux personnes;
 - iii) 9,00 mètres carrés (96,88 pieds carrés) pour des cabines de trois personnes;
 - iv) 12,00 mètres carrés (129,17 pieds carrés) pour des cabines de quatre personnes.
4. Deux membres du personnel subalterne au maximum pourront occuper la même cabine sauf sur les navires à passagers, où ce nombre ne devra pas être supérieur à quatre.
5. Les membres du personnel de maistrance disposeront soit de cabines individuelles, soit de cabines pour deux personnes.
6. Dans les cabines destinées aux officiers, lorsque ceux-ci ne disposent pas d'un salon privé, la superficie, par occupant, sera d'au moins 6,50 mètres carrés (69,96 pieds carrés) à bord des navires jaugeant moins de 3.000 tonneaux, et ne sera pas inférieure à 7,50 mètres carrés (80,73 pieds carrés) à bord des navires jaugeant 3.000 tonneaux ou plus.
7. A bord des navires autres que les navires à passagers, chaque membre adulte de l'équipage disposera d'une cabine individuelle lorsque les dimensions, l'affectation et les aménagements du navire rendent cela raisonnable et possible.
8. Lorsque cela est possible sur les navires jaugeant 3.000 tonneaux ou plus, le chef mécanicien et le second capitaine disposeront d'une autre pièce contiguë à leur cabine pour servir de salon privé.
9. L'espace occupé par les couchettes, les armoires, les commodes et les sièges sera compris dans le calcul de la superficie. Les espaces exigus ou de forme irrégulière qui n'augmentent pas effectivement l'espace disponible pour circuler ou qui ne peuvent être utilisés pour y placer des meubles ne seront pas compris dans ce calcul.

10. Les dimensions intérieures d'une couchette ne seront pas inférieures à 1,98 mètre sur 0,80 mètre (6 pieds 6 pouces sur 2 pieds 7,50 pouces).

Article 6

1. La superficie des réfectoires à l'usage des officiers ou du personnel subalterne ne sera pas inférieure à 1 mètre carré (10,76 pieds carrés) par place assise prévue.
2. Tout réfectoire sera pourvu de tables et de sièges approuvés, fixes ou amovibles, en nombre suffisant pour le plus grand nombre probable de membres de l'équipage qui les utiliseront en même temps.
3. Les installations suivantes seront utilisables à tout moment, lorsque les membres de l'équipage sont à bord:
 - a) un réfrigérateur d'un accès commode et d'une capacité suffisante pour le nombre de personnes utilisant le ou les réfectoires;
 - b) des installations permettant de disposer de boissons chaudes;
 - c) des installations de distribution d'eau fraîche.
4. L'autorité compétente pourra accorder des dérogations aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article concernant l'aménagement des réfectoires, dans la mesure où les conditions spéciales existant à bord des navires à passagers peuvent l'exiger.

Article 7

1. Des locaux de récréation situés dans un endroit approprié et meublés d'une manière convenable seront prévus pour les officiers et le personnel subalterne. Lorsqu'il n'existera pas de tels locaux en dehors des réfectoires, ceux-ci seront établis, meublés et installés de façon à en tenir lieu.
2. Les locaux de récréation seront équipés au minimum d'une bibliothèque et d'installations pour la lecture, pour la correspondance et, si possible, pour les jeux.
3. Sur les navires jaugeant 8.000 tonneaux ou plus, il y aura lieu d'aménager un fumoir ou une bibliothèque où des films pourraient être projetés ou la télévision installée, ainsi qu'une salle de bricolage et de jeu; l'installation d'une piscine devra être envisagée.
4. Lors de l'établissement des plans concernant les locaux de récréation, l'autorité compétente prendra en considération l'installation d'une cantine.

Article 8

1. A bord de tout navire, il y aura lieu de prévoir, en un endroit approprié pour les officiers et pour le personnel subalterne, au minimum un water-closet ainsi qu'une baignoire et/ou une douche pour chaque groupe de six personnes ou moins qui ne disposent pas d'installations sanitaires conformément aux paragraphes 2 à 4 ci-dessous. Lorsque des femmes sont employées à bord d'un navire, des installations sanitaires séparées seront prévues à leur intention.
2. A bord des navires jaugeant 5.000 tonneaux ou plus, mais moins de 15.000 tonneaux, cinq cabines individuelles au moins à l'usage des officiers disposeront d'une salle de bains privée contiguë, équipée d'un water-closet, ainsi que d'une baignoire et/ou d'une douche et d'un lavabo alimentés en eau douce courante, chaude et froide; le lavabo pourra être installé dans la cabine. En outre, à bord des navires jaugeant 10.000 tonneaux ou plus, mais moins de 15.000 tonneaux, les cabines de tous les autres officiers disposeront de salles de bains privées ou communicantes équipées de la même manière.
3. A bord des navires jaugeant 15.000 tonneaux ou plus, les cabines individuelles d'officiers disposeront d'une salle de bains privée contiguë, équipée d'un water-closet, ainsi que d'une baignoire et/ou d'une douche et d'un lavabo alimentés en eau douce courante, chaude et froide; le lavabo pourra être installé dans la cabine.

4. A bord des navires jaugeant 25.000 tonneaux ou plus, à l'exception des navires à passagers, il sera prévu une salle de bains à raison de deux membres du personnel subalterne, soit communicante entre deux cabines, soit située en face de l'entrée de deux cabines contiguës; cette salle de bains sera équipée d'un water-closet ainsi que d'une baignoire et/ou d'une douche et d'un lavabo alimentés en eau douce courante, chaude et froide.
5. A bord des navires jaugeant 5.000 tonneaux ou plus, à l'exception des navires à passagers, chaque cabine destinée aux officiers ou au personnel subalterne sera équipée d'un lavabo alimenté en eau douce courante, chaude et froide, sauf lorsqu'il en existe un dans une salle de bains installée conformément aux paragraphes 2, 3 ou 4 du présent article.
6. A bord de tout navire, des moyens de laver, de sécher et de repasser le linge seront prévus, dans une proportion correspondant à l'effectif de l'équipage et à la durée normale du voyage, à l'intention des officiers et du personnel subalterne. Ces installations seront situées, dans la mesure du possible, en des endroits auxquels les intéressés pourront accéder facilement de leur logement.
7. Ces installations consisteront en:
 - a) machines à laver;
 - b) machines à sécher le linge ou locaux de séchage convenablement chauffés et ventilés;
 - c) fers à repasser et planches à repasser ou appareils équivalents.

Article 9

1. A bord des navires jaugeant 1.600 tonneaux ou plus, il sera prévu:
 - a) des toilettes séparées, comprenant un water-closet et un lavabo avec eau douce courante, chaude et froide, aisément accessibles de la passerelle de navigation, à l'intention essentiellement du personnel qui y travaille;
 - b) un water-closet ainsi qu'un lavabo avec eau douce courante, chaude et froide, aisément accessibles de la salle des machines, s'il n'existe pas de telles installations à proximité du poste central de commande de la salle des machines.
2. A bord des navires jaugeant 1.600 tonneaux ou plus – à l'exception de ceux où sont aménagées des cabines individuelles et des salles de bains privées ou semi-privées pour l'ensemble du personnel du service des machines – il y aura lieu de prévoir des installations pour se changer qui seront:
 - a) situées à l'extérieur de la salle des machines, mais aisément accessibles de celle-ci;
 - b) équipées d'armoires individuelles, ainsi que de baignoires et/ou de douches et de lavabos, alimentés en eau douce courante, chaude et froide.

Article 10

Dans tous les locaux de l'équipage où la liberté de circuler doit être assurée, la hauteur de l'espace libre ne sera pas inférieure à 1,98 mètre (6 pieds 6 pouces); toutefois l'autorité compétente pourra permettre une certaine réduction de cette dimension pour tout espace ou partie d'espace dans ces locaux, lorsqu'elle l'estime raisonnable et qu'une telle réduction ne porte pas atteinte au confort de l'équipage.

Article 11

1. Les locaux destinés au logement de l'équipage seront convenablement éclairés.
2. Sous réserve des aménagements spéciaux qui peuvent être autorisés pour les navires à passagers, les postes de couchage et les réfectoires seront pourvus d'un éclairage naturel ainsi que d'un éclairage artificiel adéquat.
3. Tout navire sera pourvu d'une installation permettant d'éclairer à l'électricité le logement de l'équipage. S'il n'existe pas à bord deux sources indépendantes de production d'électricité, un système supplémentaire d'éclairage de secours sera prévu au moyen de lampes ou d'appareils d'éclairage de modèle approprié.

4. Dans les cabines, chaque couchette sera munie d'une lampe de chevet électrique.
5. Des normes appropriées d'éclairage naturel et artificiel seront établies par l'autorité compétente.

Article 12

A bord des navires où la composition de l'équipage doit, sans qu'il en résulte une discrimination, tenir compte de l'intérêt d'équipages ayant des pratiques religieuses et sociales différentes, l'autorité compétente pourra – après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer et sous réserve d'un accord entre les uns et les autres – permettre des dérogations aux dispositions des paragraphes 1 à 4 et 7 de l'article 5 et des paragraphes 1 et 4 de l'article 8 de la présente convention, à condition qu'il n'en résulte pas une situation qui, dans l'ensemble, serait moins favorable que celle qui aurait découlé de l'application de la convention. Des détails sur toutes les dérogations de cette nature seront communiqués par le Membre intéressé au Directeur général du Bureau international du Travail, qui en informera les Membres de l'Organisation internationale du Travail.

PARTIE III

Applications de la Convention aux navires existants

Article 13

1. Dans le cas d'un navire complètement terminé à la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur pour le pays où le navire est immatriculé, et qui est au-dessous des prescriptions de la convention, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, exiger d'apporter au navire, pour le faire répondre aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estime raisonnables et possibles – compte tenu en particulier des problèmes de caractère technique, économique et autre que soulève l'application des articles 5, 8 et 10 – lorsque :

- a) le navire sera immatriculé à nouveau;
- b) d'importantes modifications de structure ou des réparations majeures seront faites au navire par suite de l'application d'un plan préétabli, et non à la suite d'un accident ou d'un cas d'urgence.

2. Dans le cas d'un navire en construction et/ou en transformation à la date où la présente convention entrera en vigueur pour le territoire où il est immatriculé, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, exiger d'apporter au navire, pour le faire répondre aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estime raisonnables et possibles, compte tenu en particulier des problèmes de caractère technique, économique et autre que soulève l'application des articles 5, 8 et 10; ces modifications constitueront une application définitive des termes de la convention.

3. Lorsqu'un navire – à moins qu'il ne s'agisse d'un navire dont il est fait mention aux paragraphes 1 et 2 du présent article, ou auquel la présente convention était applicable au cours de la construction – est immatriculé à nouveau dans un territoire après la date à laquelle la présente convention y est entrée en vigueur, l'autorité compétente pourra, après consultation des organisations d'armateurs et/ou des armateurs et des organisations reconnues *bona fide* de gens de mer, exiger que soient apportées au navire, en vue de le rendre conforme aux prescriptions de la convention, telles modifications qu'elle estime raisonnables et possibles, compte tenu, en particulier, des problèmes de caractère technique, économique et autre que soulève l'application des articles 5, 8 et 10; ces modifications constitueront une application définitive des termes de la convention.

Article 15

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général.

2. La présente convention entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle auront été enregistrées les ratifications de douze Membres possédant chacun une marine marchande d'une jauge de plus de 1 million de tonneaux, étant entendu que quatre au moins d'entre eux devront posséder chacun une marine marchande d'une jauge d'au moins 2 millions de tonneaux.

3. Par la suite, la présente convention entrera en vigueur pour chaque Membre six mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

*

CONVENTION No 178
concernant l'inspection des conditions de travail
et de vie des gens de mer

LA CONFERENCE GENERALE de l'Organisation internationale du Travail;

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Notant les changements survenus dans la nature du secteur maritime et les changements qui en résultent pour les conditions de travail et de vie des gens de mer depuis que la recommandation sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926, a été adoptée;

Rappelant les dispositions de la convention et de la recommandation sur l'inspection du travail, 1947; de la recommandation sur l'inspection du travail (mines et transports), 1947, et de la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976;

Rappelant l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la recommandation sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926, question qui constitue le premier point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale s'appliquant seulement à l'Etat du pavillon,

ADOPTE, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996.

PARTIE I

Champ d'application et définitions

Article 1

1. Sous réserve des dispositions contraires figurant dans le présent article, la présente convention s'applique à tout navire de mer immatriculé dans le territoire d'un Membre pour lequel la convention est en vigueur, de propriété publique ou privée, affecté, à des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers ou utilisé à d'autres fins commerciales. Aux fins de la convention, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux Membres est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat le pavillon.
2. La législation nationale déterminera quels navires seront réputés navires de mer aux fins de la présente convention.
3. La présente convention s'applique aux remorqueurs de mer.
4. La présente convention ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 500 ni aux navires tels que les plates-formes de forage et d'exploitation quand ils ne sont pas utilisés pour la navigation. Il incombera à l'autorité centrale de coordination de décider, en consultation avec les organisations les plus représentatives des armateurs et des gens de mer, quels sont les navires visés par le présent alinéa.
5. Pour autant que l'autorité centrale de coordination le juge réalisable, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, les dispositions de la convention s'appliqueront aux bateaux de pêche maritime commerciale.

6. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré comme affecté à l'exploitation maritime commerciale ou à la pêche maritime commerciale aux fins de la convention, la question sera réglée par l'autorité centrale de coordination, après consultation des organisations d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés.

7. Aux fins de la convention:

- a) l'expression „autorité centrale de coordination“ désigne les ministres, les services gouvernementaux ou toutes autres autorités publiques habilitées à édicter des arrêtés, règlements ou autres instructions ayant force obligatoire pour l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, concernant tout navire immatriculé dans le territoire du Membre, et à en surveiller l'application;
- b) le terme „inspecteur“ désigne tout fonctionnaire ou autre agent public chargé d'inspecter tout aspect des conditions de travail et de vie des gens de mer, ainsi que toute autre personne munie de titres justificatifs appropriés qui procède à de telles inspections pour le compte d'une institution ou d'une organisation autorisée par l'autorité centrale de coordination, conformément aux dispositions de l'article 2, paragraphe 3;
- c) l'expression „dispositions légales“ couvre, outre la législation nationale, les sentences arbitrales et les conventions collectives ayant force obligatoire;
- d) l'expression „gens de mer“ désigne les personnes employées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la convention s'applique. En cas de doute sur les catégories de personnes devant, aux fins de la présente convention, être considérées comme des gens de mer, la question sera réglée par l'autorité centrale de coordination après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressés;
- e) l'expression „conditions de travail et de vie des gens de mer“ désigne les conditions telles que celles concernant les normes d'entretien et de propreté des lieux de vie et de travail à bord, l'âge minimum, les contrats d'engagement, l'alimentation et le service de table, le logement de l'équipage, le recrutement, les effectifs, les qualifications, la durée du travail, les examens médicaux, la prévention des accidents du travail, les soins médicaux, les prestations de maladie et d'accident, le bien-être et les questions connexes, le rapatriement, les conditions et modalités d'emploi soumis à la législation nationale, et la liberté syndicale telle qu'elle est définie dans la convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, de l'Organisation internationale du Travail.

PARTIE II

Organisation de l'inspection

Article 2

1. Tout Membre auquel s'applique la convention devra assurer un système d'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer.
2. L'autorité centrale de coordination devra coordonner les inspections entièrement ou partiellement consacrées aux conditions de travail et de vie des gens de mer, et établir des principes à respecter.
3. L'autorité centrale de coordination assumera dans tous les cas la responsabilité de l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer. Elle pourra autoriser des institutions publiques ou d'autres organisations dont elle reconnaît la compétence et l'indépendance à procéder, en son nom, à une telle inspection. Elle devra tenir à jour et mettre à disposition du public une liste de ces institutions ou organisations.

Article 3

1. Chaque Membre veillera à ce que tous les navires immatriculés sur son territoire soient inspectés à des intervalles n'excédant pas trois ans et, lorsque cela est réalisable, chaque année, afin de vérifier que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord sont conformes à la législation nationale.

2. Si un Membre reçoit une plainte ou acquiert la preuve qu'un navire immatriculé sur son territoire ne se conforme pas à la législation nationale concernant les conditions de travail et de vie des gens de mer, le Membre devra prendre des mesures pour procéder à l'inspection du navire dès que cela est réalisable.
3. Dans les cas de changements significatifs apportés à la construction ou aux aménagements du navire, il sera procédé à son inspection dans les trois mois qui suivent ces changements.

Article 4

Tout Membre devra désigner des inspecteurs qualifiés pour exercer les fonctions dont ils sont chargés et prendre les mesures nécessaires pour s'assurer qu'ils sont en nombre suffisant pour répondre aux exigences de la présente convention.

Article 5

1. Le statut et les conditions de service des inspecteurs devront les rendre indépendants de tout changement de gouvernement et de toute influence extérieure induite.
2. Les inspecteurs, munis de pièces justificatives de leurs fonctions, seront autorisés:
 - a) à monter à bord des navires immatriculés dans le territoire du Membre et à pénétrer dans les locaux à des fins d'inspection;
 - b) à procéder à tous examens, contrôles ou enquêtes qu'ils jugent nécessaires pour s'assurer que les dispositions légales sont strictement respectées;
 - c) à exiger qu'il soit remédié aux carences;
 - d) à interdire, sous réserve de tout droit de recours devant l'autorité administrative ou l'autorité judiciaire, à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les dispositions nécessaires aient été prises, lorsqu'ils ont des raisons de croire qu'une carence constitue un danger significatif pour la santé et la sécurité des gens de mer, le navire ne devant pas être indûment retenu ou retardé.

Article 6

1. Lorsqu'il sera procédé à une inspection ou lorsque des mesures seront prises conformément aux dispositions de la présente convention, tous les efforts raisonnables devront être déployés pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé.
2. L'armateur ou l'exploitant du navire pourra prétendre à une compensation pour tout préjudice ou perte qui résulterait d'une telle immobilisation ou d'un tel retard indu, la charge de la preuve lui incombant.

PARTIE III

Sanctions

Article 7

1. Des sanctions appropriées pour violation des dispositions légales dont l'application incombe aux inspecteurs et pour obstruction faite aux inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions devront être prévues par la législation nationale et effectivement appliquées.
2. Les inspecteurs auront la faculté de donner des avertissements et des conseils au lieu d'intenter ou de recommander des poursuites.

PARTIE IV

Rapports

Article 8

1. L'autorité centrale de coordination tiendra des registres des inspections des conditions de travail et de vie des gens de mer.

2. Elle publiera un rapport annuel sur les activités d'inspection, y compris une liste des institutions et organisations autorisées à procéder à des inspections en son nom. Ce rapport devra être publié dans un délai raisonnable, ne dépassant en aucun cas six mois, à partir de la fin de l'année à laquelle il se réfère.

Article 9

1. Les inspecteurs devront, pour toute inspection effectuée, soumettre un rapport à l'autorité centrale de coordination. Une copie de ce rapport en langue anglaise ou dans la langue de travail du navire sera remise au capitaine, une autre sera affichée sur le tableau d'affichage du navire pour l'information des gens de mer à bord ou communiquée à leurs représentants.

2. Dans le cas d'une inspection faisant suite à un incident majeur, le rapport devra être soumis aussitôt que possible et au plus tard un mois après la conclusion de l'inspection.

PARTIE V

Dispositions finales

Article 10

La présente convention remplace la recommandation sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926.

Article 11

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 12

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.

2. Elle entrera en vigueur douze mois après que les ratifications de deux Membres auront été enregistrées par le Directeur général.

3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre douze mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 13

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.

2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 14

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. En notifiant aux Membres de l'Organisation l'enregistrement de la deuxième ratification qui lui aura été communiquée, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 15

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 16

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 17

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 13 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

Article 18

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

Le texte qui précède est le texte authentique de la convention dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996:

The President of the Conference,
Le Président de la Conférence,
James HUBBARD

The Director-General of the International Labour Office,
Le Directeur général du Bureau international du Travail,
Michel HANSENNE

*

CONVENTION No 180
concernant la durée du travail des gens de mer
et les effectifs des navires

LA CONFERENCE GENERALE de l'Organisation internationale du Travail;

Convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, et s'y étant réunie le 8 octobre 1996, en sa quatre-vingt-quatrième session;

Notant les dispositions de la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976, le Protocole de 1996 s'y rapportant et la convention sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996;

Rappelant les dispositions pertinentes des instruments ci-après de l'Organisation maritime internationale: la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974, telle qu'amendée; la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, 1978, telle qu'amendée en 1995; la résolution A 481 (XII) (1981) de l'Assemblée de cette organisation sur les principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité; sa résolution A 741 (18) (1993) sur le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (code ISM), et sa résolution A 772 (18) (1993) sur les facteurs de fatigue des effectifs et la sécurité;

Rappelant l'entrée en vigueur, le 16 novembre 1994, de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982;

Après avoir décidé d'adopter diverses propositions relatives à la révision de la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, et de la recommandation sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958, question qui constitue le deuxième point à l'ordre du jour de la session;

Après avoir décidé que ces propositions prendraient la forme d'une convention internationale,

ADOpte, ce vingt-deuxième jour d'octobre mil neuf cent quatre-vingt-seize, la convention ci-après, qui sera dénommée Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996.

PARTIE I

Champ d'application et définitions

Article 1

1. La présente convention s'applique à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, qui est immatriculé dans le territoire d'un Membre pour lequel la convention est en vigueur et qui est normalement affecté à des opérations maritimes commerciales. Aux fins de la convention, un navire qui est immatriculé dans le territoire de deux Membres est considéré comme étant immatriculé dans le territoire de celui dont il bat le pavillon.

2. Dans la mesure où, après consultation des organisations représentatives des armateurs à la pêche et des pêcheurs, l'autorité compétente considère que cela est réalisable, elle appliquera les dispositions de la convention à la pêche maritime commerciale.

3. En cas de doute sur la question de savoir si un navire doit être considéré aux fins de la convention comme un navire de mer, ou comme un navire affecté à des opérations maritimes commerciales ou à la pêche maritime commerciale, la question sera réglée par l'autorité compétente après consultation des organisations d'armateurs, de marins et de pêcheurs intéressées.

4. La convention ne s'applique pas aux bateaux en bois de construction traditionnelle, tels que les boutres (dhows) ou les jonques.

Article 2

Aux fins de la présente convention:

- a) l'expression „autorité compétente“ désigne le ministre, le service gouvernemental ou toute autre autorité habilitée à édicter des règlements, arrêtés ou autres instructions ayant force obligatoire en matière de durée du travail ou d'heures de repos des gens de mer, ou d'effectifs des navires;
- b) l'expression „durée du travail“ désigne le temps durant lequel un marin est tenu d'effectuer un travail pour le navire;
- c) l'expression „heures de repos“ désigne le temps qui n'est pas compris dans la durée du travail; cette expression n'inclut pas les interruptions de courte durée;
- d) l'expression „gens de mer“ ou „marins“ désigne les personnes définies comme tels par la législation nationale ou par les conventions collectives qui sont employées ou engagées, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire de mer auquel la convention s'applique;
- e) le terme „armateur“ désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, à laquelle l'armateur a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter de toutes les tâches et obligations afférentes.

PARTIE II

Durée de travail et de repos des gens de mer*Article 3*

Dans les limites indiquées à l'article 5, on fixera soit le nombre maximum d'heures de travail qui ne devra pas être dépassé dans une période donnée, soit le nombre minimum d'heures de repos qui devra être accordé dans une période donnée.

Article 4

Tout Membre qui ratifie cette convention reconnaît que la norme de durée du travail pour les gens de mer, comme pour les autres travailleurs, est de huit heures avec un jour de repos par semaine, plus le repos correspondant aux jours fériés. Cependant rien n'empêche le Membre d'adopter des dispositions visant à autoriser ou à enregistrer une convention collective qui fixe les horaires normaux de travail pour les gens de mer sur une base qui ne soit pas moins favorable que ladite norme.

Article 5

1. Les limites des heures de travail ou de repos doivent être établies comme suit:
 - a) le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser:
 - i) 14 heures par période de 24 heures;
 - ii) 72 heures par période de sept jours;
 ou
 - b) le nombre minimal d'heures de repos ne doit pas être inférieur à:
 - i) dix heures par période de 24 heures;
 - ii) 77 heures par période de sept jours.
2. Les heures de repos ne peuvent être scindées en plus de deux périodes, dont l'une d'une durée d'au moins six heures, et l'intervalle entre deux périodes consécutives de repos ne doit pas dépasser 14 heures.
3. Les appels, exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue.

4. Dans les situations où un marin est en période d'astreinte, par exemple, lorsqu'un local de machines est sans présence humaine, le marin doit bénéficier d'une période de repos compensatoire adéquate si la durée normale de son repos est perturbée par des appels.
5. S'il n'existe ni convention collective ni sentence arbitrale ou si l'autorité compétente décide que les dispositions de la convention collective ou de la sentence arbitrale sont insuffisantes en ce qui concerne les paragraphes 3 et 4 ci-dessus, l'autorité compétente doit fixer les dispositions visant à assurer aux marins en question un repos suffisant.
6. Rien dans les paragraphes 1 et 2 ci-dessus ne saurait empêcher le Membre d'adopter une législation nationale ou une procédure permettant à l'autorité compétente d'autoriser ou d'enregistrer des conventions collectives prévoyant des dérogations aux limites fixées. Ces dérogations doivent, dans la mesure du possible, être conformes aux normes fixées mais peuvent tenir compte de périodes de congé plus fréquentes ou plus longues, ou de l'octroi de congé compensatoire aux marins de quart ou aux marins travaillant à bord de navires affectés à des voyages de courte durée.
7. Le Membre doit exiger que soit affiché à un endroit facilement accessible un tableau précisant l'organisation du travail à bord qui doit indiquer pour chaque fonction au moins:
- a) le programme du service à la mer et au port;
 - b) le nombre maximal d'heures de travail ou le nombre minimal d'heures de repos prescrit par la législation, la réglementation ou les conventions collectives en vigueur dans l'Etat du pavillon.
8. Le tableau visé au paragraphe 7 ci-dessus doit être établi selon un modèle normalisé dans la ou les langues de travail du navire ainsi qu'en langue anglaise.

Article 6

Aucun marin âgé de moins de 18 ans ne doit travailler la nuit. Aux fins de cet article, le terme „nuit“ signifie neuf heures consécutives au moins, y compris une période se situant entre minuit et cinq heures du matin. La présente disposition pourra ne pas s'appliquer lorsque la formation effective des jeunes marins âgés de 16 à 18 ans, conformément aux programmes et calendriers établis, s'en trouverait affectée.

Article 7

1. Rien dans cette convention n'est censé affecter le droit du capitaine d'un navire d'exiger d'un marin les heures de travail nécessaires à la sécurité immédiate du navire, des personnes à bord ou de la cargaison, ou en vue de porter secours à d'autres navires ou aux personnes en détresse en mer.
2. Conformément aux dispositions du paragraphe 1, le capitaine pourra suspendre les horaires normaux de travail ou de repos et exiger qu'un marin accomplisse les heures de travail nécessaires jusqu'au retour à une situation normale.
3. Dès que cela est réalisable après le retour à une situation normale, le capitaine doit faire en sorte que tout marin ayant effectué un travail alors qu'il était en période de repos selon l'horaire normal bénéficie d'une période de repos adéquate.

Article 8

1. Le Membre doit prévoir que des registres des heures quotidiennes de travail ou de repos des marins soient tenus pour veiller au respect des dispositions énoncées à l'article 5. Le marin doit recevoir un exemplaire des registres le concernant qui doit être émarginé par le capitaine, ou par une personne autorisée par ce dernier, ainsi que par le marin.
2. L'autorité compétente doit fixer les modalités de tenue de ces registres à bord, y compris les intervalles auxquels les informations doivent être consignées. Elle doit établir pour les registres des heures de travail ou des heures de repos des marins un modèle en tenant compte des éventuelles directives de

l'Organisation internationale du Travail ou utiliser le modèle normalisé éventuellement fourni par cette dernière. Ce modèle sera établi dans la ou les langues prévues à l'article 5, paragraphe 8.

3. Un exemplaire des dispositions pertinentes de la législation nationale se rapportant à la présente convention ainsi qu'un exemplaire des conventions collectives applicables doivent être conservés à bord et à un endroit facilement accessible à l'équipage.

Article 9

L'autorité compétente doit vérifier et viser, à des intervalles appropriés, les registres prévus à l'article 8 afin de s'assurer que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos donnant effet à la convention sont respectées.

Article 10

S'il résulte des registres ou d'autres faits établis que les dispositions relatives aux heures de travail et aux heures de repos ne sont pas respectées, l'autorité compétente doit s'assurer que des mesures sont prises, y compris, s'il y a lieu, la révision des effectifs du navire, afin d'éviter que les infractions ne se renouvellent.

PARTIE III

Effectifs des navires

Article 11

1. Tout navire auquel s'applique cette convention doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité, conformément au document spécifiant les effectifs minima de sécurité, ou à tout autre document équivalent, établi par l'autorité compétente.

2. Pour déterminer, approuver ou réviser les effectifs d'un navire, l'autorité compétente doit tenir compte:

- a) de la nécessité d'éviter ou de restreindre, dans toute la mesure possible, une durée du travail excessive, d'assurer un repos suffisant et de limiter la fatigue;
- b) des instruments internationaux cités dans le préambule.

Article 12

Aucune personne âgée de moins de 16 ans ne doit travailler à bord d'un navire.

PARTIE IV

Responsabilités de l'armateur et du capitaine

Article 13

L'armateur doit s'assurer, aux fins du respect des obligations résultant de cette convention, que le capitaine dispose des ressources nécessaires, y compris des effectifs suffisants. Le capitaine doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer que les conditions en matière d'heures de travail et d'heures de repos des marins résultant de cette convention soient respectées.

PARTIE V

Application

Article 14

Tout Membre qui ratifie la convention s'engage à en appliquer les dispositions par voie de législation nationale, à moins qu'il ne leur soit donné effet par voie de conventions collectives, de sentences arbitrales ou de décisions judiciaires.

Article 15

Le Membre doit:

- a) prendre toutes les mesures propres à garantir l'application effective des dispositions de cette convention et prévoir notamment des sanctions et mesures correctrices appropriées;
- b) disposer des services d'inspection appropriés pour contrôler l'application des mesures prises en vue de donner effet à cette convention et les doter des ressources nécessaires à cet effet;
- c) après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer, établir des procédures pour instruire les plaintes relatives à toute question couverte par cette convention.

PARTIE VI

Dispositions finales*Article 16*

La présente convention révisé la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958, la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949, la convention sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946, et la convention sur la durée du travail à bord et les effectifs, 1936. A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente convention, les conventions susmentionnées cesseront d'être ouvertes à la ratification.

Article 17

Les ratifications formelles de la présente convention seront communiquées au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistrées.

Article 18

1. La présente convention ne liera que les Membres de l'Organisation internationale du Travail dont la ratification aura été enregistrée par le Directeur général du Bureau international du Travail.
2. La convention entrera en vigueur six mois après que les ratifications de cinq Membres, y compris trois dont les flottes marchandes atteignent chacune un tonnage brut égal ou supérieur à un million, auront été enregistrées auprès du Directeur général du Bureau international du Travail.
3. Par la suite, cette convention entrera en vigueur pour chaque Membre six mois après la date où sa ratification aura été enregistrée.

Article 19

1. Tout Membre ayant ratifié la présente convention peut la dénoncer à l'expiration d'une période de dix années après la date de la mise en vigueur initiale de la convention, par un acte communiqué au Directeur général du Bureau international du Travail et par lui enregistré. La dénonciation ne prendra effet qu'une année après avoir été enregistrée.
2. Tout Membre ayant ratifié la présente convention qui, dans le délai d'une année après l'expiration de la période de dix années mentionnée au paragraphe précédent, ne fera pas usage de la faculté de dénonciation prévue par le présent article sera lié pour une nouvelle période de dix années et, par la suite, pourra dénoncer la présente convention à l'expiration de chaque période de dix années dans les conditions prévues au présent article.

Article 20

1. Le Directeur général du Bureau international du Travail notifiera à tous les Membres de l'Organisation internationale du Travail l'enregistrement de toutes les ratifications et dénonciations qui lui seront communiquées par les Membres de l'Organisation.

2. Quand les conditions énoncées à l'article 18, paragraphe 2, ci-dessus, auront été réunies, le Directeur général appellera l'attention des Membres de l'Organisation sur la date à laquelle la présente convention entrera en vigueur.

Article 21

Le Directeur général du Bureau international du Travail communiquera au Secrétaire général des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies, des renseignements complets au sujet de toutes ratifications et de tous actes de dénonciation qu'il aura enregistrés conformément aux articles précédents.

Article 22

Chaque fois qu'il le jugera nécessaire, le Conseil d'administration du Bureau international du Travail présentera à la Conférence générale un rapport sur l'application de la présente convention et examinera s'il y a lieu d'inscrire à l'ordre du jour de la Conférence la question de sa révision totale ou partielle.

Article 23

1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:

- a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, notwithstanding l'article 19 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
- b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

Article 24

Les versions française et anglaise du texte de la présente convention font également foi.

Le texte qui précède est le texte authentique de la convention dûment adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail dans sa quatre-vingt-quatrième session qui s'est tenue à Genève et qui a été déclarée close le 22 octobre 1996.

EN FOI DE QUOI ont apposé leurs signatures, ce vingt-deuxième jour d'octobre 1996:

*The President of the Conference,
Le Président de la Conférence,*

James HUBBARD

*The Director-General of the International Labour Office,
Le Directeur général du Bureau international du Travail,*

Michel HANSENNE

Service Central des Imprimés de l'Etat

5277/01

N° 5277¹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

PROJET DE LOI**modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990
portant approbation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(22.2.2005)

Le projet de loi susmentionné a été transmis pour avis au Conseil d'Etat par une dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, en date du 31 décembre 2003.

Le projet, élaboré par le ministre des Affaires étrangères et du Commerce extérieur, était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles et du texte des Actes à approuver.

Par lettre du 19 février 2004, une erreur matérielle qui s'était glissée dans le texte du projet de loi a été redressée.

Le projet sous avis a pour objet de procéder à une modernisation importante de la législation maritime luxembourgeoise par l'ajout de protocoles plus récents aux conventions existantes et par la ratification de nouvelles conventions réglementant de nouveaux domaines.

Sous réserve des observations qu'il émettra à l'examen des articles, le Conseil d'Etat approuve le présent projet.

*

EXAMEN DES ARTICLES*Article I*1) *Conventions de l'organisation maritime internationale (OMI)*

Pour des raisons de clarté, il y a lieu d'écrire:

„Au troisième tiret est ajouté le deuxième alinéa suivant:“

„Au septième tiret sont ajoutés les troisième et quatrième alinéas suivants:“

„Au huitième tiret est ajouté le deuxième alinéa suivant:“

„Au onzième tiret est ajouté le deuxième alinéa suivant:“.

Il échet de supprimer les traits d'union devant les ajouts.

Quant au Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, il y a lieu de souligner que l'article 15, et plus particulièrement ses paragraphes 7 à 9 (p. 44 du doc. parl. No 5277), contient une clause d'approbation anticipée. La portée de l'assentiment préalable du législateur est toutefois tracée avec une précision suffisante pour répondre aux exigences de l'article 37 de la Constitution.

Cela vaut également pour le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dont les paragraphes 7 à 9 de l'article 33 (p. 59 du doc. parl. No 5277) comportent une clause d'approbation anticipée dont la portée est toutefois tracée de façon suffisamment précise pour répondre aux exigences de l'article 37 de la Constitution. Il en est de même quant au Protocole de 1990

modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, dont l'article VIII (p. 65 du doc. parl. No 5277) contient en ses paragraphes 7 à 9 une clause d'approbation anticipée également compatible avec l'article 37 de la Constitution.

Pour ce qui est du Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, les dispositions du paragraphe 4 de l'article 22 (p. 77 du doc. parl. No 5277) constituent une clause d'approbation anticipée. La portée de l'assentiment préalable du législateur est cependant ici encore circonscrite de façon suffisamment précise pour répondre aux exigences de l'article 37 de la Constitution.

Par contre, la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes énonce un article 21 (p. 94 du doc. parl. No 5277) qui prévoit la possibilité notamment de réviser des montants par une simple décision prise à la majorité des deux tiers des Etats Parties présents et votants à l'occasion d'une conférence spécialement convoquée à cet effet. En l'occurrence on se trouve dans le cas de figure d'une dévolution de puissance souveraine (article 49bis de la Constitution), alors qu'un Etat membre qui ne veut pas être lié par les modifications n'a aucune possibilité de s'y soustraire. En vertu de l'article 37, alinéa 2 de la Constitution, la loi d'approbation du traité comportant une telle dévolution doit dès lors être votée avec une majorité qualifiée dans les conditions de l'article 114, alinéa 2 de la Constitution.

Il n'en est pas ainsi pour le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes dont les dispositions des paragraphes 7 à 9 de l'article 8 (p. 98 du doc. parl. No 5277) constituent une clause d'approbation anticipée. La portée de l'assentiment préalable du législateur en l'occurrence est toutefois circonscrite de manière suffisamment précise pour répondre aux exigences de l'article 37 de la Constitution.

Enfin, à l'endroit du point i) de la lettre f) du paragraphe 2 de l'article 16 (p. 120 du doc. parl. No 5277) de la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, il convient de relever que les termes „les Parties qui déclarent l'avoir accepté“ doivent nécessairement sous-entendre que l'acceptation visée est l'œuvre du législateur.

Les dispositions du point ii) de la lettre f) du même paragraphe 2 de l'article 16 quant à elles constituent une clause d'approbation anticipée dont les contours sont toutefois délimités avec la précision requise pour répondre aux exigences de l'article 37 de la Constitution.

Au dernier tiret du point 1), il y a finalement lieu de corriger „nuisible“ par „nuisibles“ et d'écrire:

„Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS).“

2) Conventions du Comité maritime international (CMI)

Sans observation.

3) Conventions de l'Organisation internationale du travail

Pour des raisons de traçabilité, le Conseil d'Etat aurait préféré l'adoption des Conventions de l'Organisation internationale du travail par un projet de loi séparé. Par ailleurs, même si en principe, il se recommande d'omettre les parenthèses dans un texte de loi, il y a lieu d'ajouter au titre du point 3) la parenthèse (OIT) pour rester en harmonie avec la loi de 1990 qui doit être modifiée par le projet sous avis. Enfin, il échet de corriger et de préciser ce point comme suit:

„3) Conventions de l'Organisation internationale du travail (OIT)

Les conventions suivantes sont ajoutées:

14. Protocole No 147 de 1996 relatif à la convention sur la marine marchande (normes minima), 1976;
15. Convention No 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970;
16. Convention No 178 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, 1996;
17. Convention No 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 et les mesures de mise en œuvre.“

En ce qui concerne la Convention No 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970, il y a lieu de souligner que l'article 4 (p. 135 du doc. parl. No 5277) dispose que les Etats

membres s'engagent à maintenir en vigueur une législation propre à assurer l'application de la Convention et détermine en son paragraphe 2 toute une série d'obligations quant au contenu et à la portée de la législation nationale. Il convient dans cette optique de se demander si le Luxembourg dispose déjà de normes contraignantes en la matière. Dans la négative, le législateur devra intervenir pour se conformer aux obligations qui résultent de l'approbation de la Convention.

Finalement, quant à la Convention No 178 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, il convient de se demander au regard de l'article 1er, paragraphe 2 (p. 141 du doc. parl. No 5277), si la législation nationale détermine déjà quels navires sont à considérer comme navires de mer aux fins de la Convention. Dans la négative, il appartiendra au législateur d'intervenir en la matière.

Pour ce qui est de l'article 5 (p. 143 du doc. parl. No 5277), il y a lieu de s'interroger si le Luxembourg dispose déjà actuellement d'une législation conforme en la matière.

A l'article 7 (p. 143 du doc. parl. No 5277), il échet de s'interroger si la législation nationale est conforme aux prescriptions de la Convention. Si tel n'est pas le cas, ou à défaut d'actes normatifs en la matière, l'action du législateur s'imposera.

Article II

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 février 2005.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5277/02

N° 5277²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

PROJET DE LOI**modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990
portant approbation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES ET EUROPEENNES, DE LA DEFENSE,
DE LA COOPERATION ET DE L'IMMIGRATION**

(11.4.2005)

La Commission se compose de: M. Ben FAYOT, Président; M. Marc ANGEL, Rapporteur; Mme Nancy ARENDT (épouse KEMP), MM. François BAUSCH, Xavier BETTEL, Mme Lydie ERR, MM. Marcel GLESENER, Charles GOERENS, Norbert HAUPERT, Jean-Pierre KOEPP et Laurent MOSAR, Membres.

*

I. LA PROCEDURE LEGISLATIVE

Le projet de loi sous rubrique a été déposé par Madame le Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce extérieure en date du 12 janvier 2004.

L'avis du Conseil d'Etat est intervenu le 22 février 2005.

Le 7 mars 2005, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration a désigné Monsieur Marc Angel comme rapporteur du projet de loi sous rubrique.

*

II. L'OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi a pour objet de procéder à une modernisation importante de la législation maritime luxembourgeoise par l'ajout de protocoles plus récents aux conventions existantes et par la ratification de nouvelles conventions réglementant de nouveaux domaines.

*

III. L'EXAMEN DES ARTICLES DU PROJET DE LOI

A nos jours, plus de trois quarts du commerce mondial utilisent le transport maritime ou fluvial. Le secteur maritime est donc international et dynamique. Le développement du transport maritime ces dernières années s'est traduit par des changements concernant la propriété et la gestion des bateaux, l'établissement de nouveaux registres, l'évolution technologique et la formation d'équipages constitués de marins issus de diverses cultures et parlant des langues différentes. Cette forte internationalisation du transport maritime a incité les Etats à approfondir la coopération internationale et a provoqué une adaptation du cadre juridique répondant aux exigences de son environnement. Voilà pourquoi le projet de loi entend procéder à une modernisation importante de la législation maritime luxembourgeoise.

Depuis l'entrée en vigueur de certaines conventions internationales en matière maritime par la loi du 9 novembre 1990, une pléthore de nouveaux problèmes ayant trait à la sécurité a surgi. Il est évident que ces nouveaux défis nécessitent une approche quelque peu différente qu'il y a encore quinze ans. Le plus important concerne les risques de pollution des eaux de la mer par les navires et plus particulièrement par les pétroliers.

De ce fait, les présentes modifications visent à renforcer la sécurité en mer et de prévenir la pollution du milieu marin, buts qui furent dès sa fondation en 1948 inhérents aux principaux objectifs de l'Organisation maritime internationale (OMI). La création de l'OMI est le résultat de la nécessité de donner au droit coutumier un caractère officiel en adoptant des conventions internationales. Depuis lors, l'OMI est le lieu privilégié de la coopération en matière de transport maritime. Elle est une sous-organisation de l'ONU, qui compte actuellement 164 Etats membres et deux Etats associés.

Etant donné que les transports maritimes sont une activité internationale, il s'avère indispensable que les mesures visant à renforcer la sécurité des opérations maritimes soient mises en œuvre à l'échelle mondiale plutôt que par chaque pays séparément et unilatéralement. A cette fin, l'OMI a adopté depuis sa création une quarantaine de conventions et de protocoles tendant à améliorer la sécurité et la protection de l'environnement, entre autres les conventions dont les modifications sont à approuver par ce projet de loi.

En ce qui concerne le domaine maritime à l'intérieur de l'Union européenne, il est à noter que le domaine maritime occupe une place non négligeable dans les travaux législatifs ainsi que dans le commerce extérieur de l'Union européenne. Actuellement quatre-vingt-dix pour cent du commerce extérieur de l'Union européenne sont transités par la mer. Cette importance du secteur maritime est d'ailleurs reflétée dans l'activité législative de la Communauté européenne et trouve son pendant dans le fait que la conservation des ressources biologiques de la mer relève des domaines de la compétence exclusive de l'Union européenne.

Par ailleurs, la Commission souligne le fait que le Luxembourg a adhéré à presque toutes les conventions internationales en matière maritime. En plus, il est également à noter que le projet de loi en question n'a donné lieu à aucune observation particulière de la part du Conseil d'Etat, la Commission se ralliant aux propositions de texte formulées par le Conseil d'Etat. Au regard de ce qui a été mentionné plus haut et considérant l'avis de la Haute Corporation, la Commission n'a aucune observation supplémentaire à formuler.

*

IV. CONCLUSION

En tenant compte des évolutions notables dans le secteur maritime au plan international ces dernières années, le présent projet de loi vise la modernisation de la législation en matière maritime par le biais de modifications des conventions internationales.

La Commission se rend évidemment compte du fait que l'ensemble de règles techniques très étendu concernant la construction, la stabilité, l'équipement des navires et toutes les spécificités du droit maritime n'arrivent jamais à bannir tous les risques qui puissent émerger en matière maritime. De graves accidents ou bien des catastrophes ayant comme conséquences des pollutions néfastes ne sont jamais à exclure totalement. Pourtant une meilleure réglementation, un cadre juridique moderne, de nouveaux outils, une responsabilisation des concernés, bref une législation appropriée sont les meilleurs instruments pour lutter contre les incertitudes et les risques de la vie maritime.

Partant, la Commission ne peut que souligner sa détermination d'approuver ce projet de loi qui entend moderniser la législation maritime luxembourgeoise par l'ajout de protocoles plus récents aux conventions existantes et par la ratification de nouvelles conventions réglementant de nouveaux domaines.

Compte tenu de ce qui précède, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration recommande à la Chambre des Députés d'adopter le présent projet de loi dans la teneur qui suit:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime

Art. I.– La loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime est modifiée comme suit:

1) Conventions de l'organisation maritime internationale (OMI)

Au troisième tiret est ajouté le deuxième alinéa suivant:

Protocole de 1997 modifiant la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif, tel qu'amendé (Marpol Prot 97).

Au septième tiret sont ajoutés les troisième et quatrième alinéas suivants:

Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (CLC Prot 92).

Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (FIPOL Prot 92).

Au huitième tiret est ajouté le deuxième alinéa suivant:

Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Au onzième tiret est ajouté le deuxième alinéa suivant:

Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (LDC 72).

Les tirets suivants sont ajoutés:

- Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC 76);
- Protocole de 1996 modifiant la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC Prot 96);
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute;
- Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS).

2) Conventions du Comité maritime international (CMI)

Le neuvième tiret mentionnant la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer de 1957 avec le protocole de 1979 est à supprimer.

3) Conventions de l'Organisation internationale du travail (OIT)

Les conventions suivantes sont ajoutées:

14. Protocole No 147 de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande (normes minima), 1976;
15. Convention No 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires), 1970;
16. Convention No 178 concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, 1996;

17. Convention No 180 concernant la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 et les mesures de mise en oeuvre.

Art. II.– Lors du dépôt des instruments de ratification de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, le Luxembourg fera les déclarations et réserves suivantes:

„Le Luxembourg, dans ses relations mutuelles avec les Etats membres de la Communauté européenne soumis à la réglementation communautaire en la matière, applique la réglementation communautaire relative à la compétence judiciaire, pour autant que le dommage par pollution soit survenu dans une zone géographique, visée à l'article 2 de la Convention, d'un Etat membre de la Communauté européenne, et que le défendeur soit domicilié dans un Etat membre de la Communauté européenne.

Les décisions visées à l'article 10, paragraphe 1 de la Convention, lorsqu'elles sont rendues par le tribunal d'un Etat membre de la Communauté européenne soumis à la réglementation communautaire en la matière, sont reconnues et exécutées au Grand-Duché du Luxembourg, conformément à la réglementation communautaire.“

Luxembourg, le 11 avril 2005

Le Rapporteur,
Marc ANGEL

Le Président,
Ben FAYOT

5277/03

N° 5277³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2004-2005

PROJET DE LOI

**modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990
portant approbation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(24.5.2005)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 2 mai 2005 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990
portant approbation de certaines conventions internationales
en matière maritime**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 26 avril 2005 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en sa séance du 22 février 2005;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 24 mai 2005.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Pierre MORES

Service Central des Imprimés de l'Etat

5277 - Dossier consolidé : 170

5277



RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 89

27 juin 2005

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| Règlement ministériel du 1 ^{er} juin 2005 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR144 entre Oetrange et Canach | page 1652 |
| Règlement ministériel du 1 ^{er} juin 2005 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N31 entre Bascharage et Niederkorn et sur le CR175A entre Niederkorn et Sanem à l'occasion d'un concert «Open air» | 1652 |
| Règlement ministériel du 1 ^{er} juin 2005 concernant la réglementation de la circulation sur la route N10 à l'occasion de diverses manifestations | 1653 |
| Règlement ministériel du 1 ^{er} juin 2005 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N12 à Weidingen | 1653 |
| Règlement ministériel du 3 juin 2005 concernant la réglementation de la circulation sur la A7 à la hauteur de l'échangeur n° 1 | 1654 |
| Règlement ministériel du 3 juin 2005 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur le CR144 entre Oetrange et Canach | 1654 |
| Règlement ministériel du 3 juin 2005 concernant la réglementation temporaire de la circulation sur la N16 entre Mondorf-les-Bains et Remich | 1655 |
| Loi du 8 juin 2005 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime | 1655 |
| Lois du 10 juin 2005 conférant la naturalisation | 1657 |
| Règlement grand-ducal du 14 juin 2005 portant nouvelle fixation des montants du revenu minimum garanti | 1657 |
| Convention pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel, faite à Strasbourg, le 28 janvier 1981 – Ratification de l'Albanie | 1657 |
| Convention sur la base de l'article K.3 du Traité sur l'Union européenne portant création d'un Office européen de police (Convention EUROPOL), signée à Bruxelles, le 26 juillet 1995 et Protocoles – Adhésion de la République d'Estonie | 1658 |