FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

ASSEMBLÉE
10ème session
Point 35 de l'ordre du jour

92FUND/A.10/33
29 septembre 2005
Original: ANGLAIS

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITÉ ET L'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES LIÉS AU TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES

Note de l'Administrateur

Résumé: Des renseignements sont communiqués sur les faits récemment survenus dans les préparatifs en vue de l'entrée en vigueur de la Convention HNS.

Le Secrétariat a mis au point un système visant à identifier et à notifier les cargaisons donnant lieu à contribution en vertu de la Convention HNS, qui comprend une base de données recensant toutes les substances répondant à la définition de substances nocives ou potentiellement dangereuses. La version définitive du système est disponible sous forme de CD-ROM et un système dédié est en cours d'élaboration.

L'incidence des modifications apportées à certains codes et conventions sur lesquels est fondée la définition de substances nocives ou potentiellement dangereuses est examinée et une proposition est faite sur la manière dont ces modifications pourraient être le mieux adaptées dans le cadre de la Convention HNS.

Des détails sont donnés sur l'Atelier sur la mise en œuvre de la Convention HNS, organisé par le Secrétariat en juin 2005. Une version révisée du Manuel préparé par le Secrétariat pour servir de base à cet atelier est jointe en annexe.

Mesures à prendre: Décider s'il convient de charger l'Administrateur d'étudier avec le Secrétaire général de l'OMI la question relative aux modifications apportées à certains codes et conventions sur lesquels est fondée la définition de substances nocives ou potentiellement dangereuses, aux fins de lui trouver une solution concrète et tenter d'éviter, également, que pareille situation ne se reproduise à l'avenir.

1 Introduction

1.1 L'Assemblée a noté, à sa 1ère session, que la Conférence qui avait adopté la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS, également dénommée Convention SNPD) avait, aux termes d'une résolution, invité l'Assemblée à donner mission à l'Administrateur du Fonds de 1992 d'assumer, outre les tâches qui lui incombaient en vertu de la

Convention de 1992 portant création du Fonds, les tâches administratives nécessaires à la mise en place du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus aux substances nocives et potentiellement dangereuses (Fonds HNS) conformément aux dispositions de la Convention HNS. L'Assemblée a chargé l'Administrateur de mener à bien les tâches prévues par la Conférence HNS (document 92FUND/A.1/34, paragraphes 33.1.1 à 33.1.3), étant entendu que tous les frais encourus seraient remboursés par le Fonds HNS.

1.2 Huit États, à savoir l'Angola, Chypre, la Fédération de Russie, le Maroc, Saint-Kitts-et-Nevis, le Samoa, la Slovénie et les Tonga, ont adhéré à la Convention HNS.

1.3 Comme indiqué au paragraphe 4.5.15 du document 92FUND/A.10/15, le Secrétariat procède à l'élaboration d'un site Web dédié à la mise en œuvre de la Convention HNS (www.hnsconvention.org).

2 Système de suivi des cargaisons donnant lieu à contribution

2.1 Un système de suivi des cargaisons donnant lieu à contribution a été décrit dans ses grandes lignes dans un document soumis à la session d'octobre 2001 de l'Assemblée (document 92FUND/A.6/25).

2.2 À sa 6ème session, tenue en octobre 2001, l'Assemblée a chargé l'Administrateur de mettre au point un système – site Web ou CD-ROM – pour aider les États et les éventuels contributaires à identifier et à notifier les cargaisons donnant lieu à contribution en application de la Convention HNS (document 92FUND/A.6/28, paragraphe 28.5).

2.3 Avec l'aide de consultants spécialistes des technologies de l'information, le Secrétariat a mis au point un prototype non-opérationnel qui montre le fonctionnement que l'on attend de ce système mais qui ne peut servir à traiter des données. Une démonstration du prototype a été faite aux délégués intéressés pendant les sessions d'avril/mai 2002 des organes directeurs des FIPOL. Ce prototype non-opérationnel a ensuite été remis sous la forme d'un CD-ROM aux délégués qui en ont fait la demande, afin qu'ils puissent faire connaître leurs observations détaillées sur le fonctionnement du système.

2.4 Un prototype opérationnel a ensuite été mis au point. Celui-ci permet le traitement d'un échantillon de données provenant d'une base de données comptant 100 substances. Une démonstration du prototype a été faite aux délégués intéressés pendant les sessions de juillet 2002 des organes directeurs des FIPOL. Ce prototype a été diffusé sous forme de CD-ROM, pour recueillir d'autres observations.

2.5 La phase finale de ce projet comprenait la mise au point d'une base de données regroupant toutes les substances connues pour être nocives ou potentiellement dangereuses. L'OMI, très aimablement, a accepté de mettre à la disposition du Fonds de 1992, sous forme électronique, des données sur les substances relevant de conventions et codes de l'OMI, ce qui a beaucoup facilité l'élaboration de la base de données.

2.6 Quelques observations ont été reçues sur les prototypes et ont été prises en considération pour la mise au point de la version définitive du système.

2.7 Le système est conçu pour être utilisé par les États et les contributaires potentiels. Il comprend une interface utilisateur, une base de données sur les substances nocives ou potentiellement dangereuses, un manuel d'utilisateur du système et des liens vers des renseignements généraux sur la Convention HNS. Les contributaires potentiels peuvent introduire des données sur les quantités reçues pour chaque substance, indiquer la quantité totale reçue pour chaque compte ou secteur potentiel du Fonds HNS et notifier les quantités ainsi reçues à l'autorité compétente de leur État. Les États peuvent rassembler les données sur les cargaisons reçues donnant lieu à contribution et soumettre ces données aux FIPOL, afin d'assurer un suivi de la mise en conformité avec les critères nécessaires à l'entrée en vigueur de la Convention HNS. Il convient de noter qu'en vertu de l'article 43 de la Convention HNS, un État doit soumettre au Secrétaire général de l'OMI, lors

du dépôt d'un instrument de ratification et, ultérieurement, chaque année jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention à son égard, les renseignements pertinents sur les quantités de cargaisons donnant lieu à contribution qui ont été reçues.

2.8 Il est également possible d'utiliser le système comme un outil pédagogique. Toute personne peut utiliser le système comme s'il était un contributaire potentiel, introduire des données à titre d'exemple et imprimer des rapports.

2.9 Il est prévu que le système constituera à terme la base du système de facturation pour le Fonds HNS.

2.10 Le Secrétariat a initialement estimé que la mise au point du système coûterait au maximum £150 000. À ce jour, les coûts encourus s'élèvent à quelque £68 000. Des précisions sur les questions budgétaires en jeu, figurent au paragraphe 4.1.4 du document 92FUND/A.10/28.

2.11 La version définitive du système a été diffusée en août 2005 sous la forme d'un CD-ROM contenant un logiciel à installer sur l'ordinateur personnel de l'utilisateur.

2.12 À sa 9ème session, tenue en octobre 2004, l'Assemblée a noté que le Secrétariat mettrait en place de toute urgence un site Web spécialement conçu pour le système qui, d'après plusieurs États, serait essentiel pour leurs préparatifs de ratification. Il a également été noté que l'on installerait les fonctionnalités permettant aux utilisateurs de s'inscrire pour que leur soient attribués un nom d'utilisateur et un mot de passe, qui leur permettront d'accéder aux parties appropriées du système (document 92FUND/A.9/31, paragraphe 30.5). Ce site Web est en cours d'élaboration.

3 Modification de certains codes et conventions sur lesquels est fondée la définition des substances nocives ou potentiellement dangereuses

3.1 À sa session d'octobre 2004, l'Assemblée a relevé que l'OMI envisageait de modifier certains codes et conventions sur lesquels était fondée la définition des substances nocives ou potentiellement dangereuses, et que ces modifications devraient prendre effet en 2007. Dans ce contexte, la délégation italienne a demandé si la liste des substances qui a été adoptée dans le texte actuel de la Convention HNS était conforme aux critères et au principe d'auto-classification des substances mis au point par le groupe d'experts des Nations Unies (comme le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH)). Il a été noté également que le Secrétariat suivrait la question avec attention et avait l'intention de présenter ultérieurement une proposition à l'Assemblée sur la manière dont ces modifications pourraient être le mieux adaptées dans le cadre de la Convention HNS (document 92FUND/A.9/31, paragraphe 30.6).

3.2 À sa 52ème session, tenue en octobre 2004, le Comité pour la protection du milieu marin de l'OMI (MEPC) a procédé à la révision et à l'adoption de la réglementation visant à prévenir la pollution marine causée par des navires transportant des hydrocarbures ou des substances chimiques. Ces textes révisés, au nombre desquels on trouve notamment les annexes I et II de la Convention internationale de 1973 sur la prévention des pollutions par les navires et sur la protection du milieu marin, telle qu'amendée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), et le Recueil international des règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC - 1983), devraient entrer en vigueur le 1er janvier 2007 conformément à la procédure 'd'acceptation tacite', selon laquelle les amendements sont réputés prendre effet à cette date sauf si, avant le 1er juillet 2006, un tiers des États parties ou les États parties dont la flotte représente au total au moins 50 % du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, élèvent une objection à ces amendements.

3.3 La définition des substances nocives et potentiellement dangereuses qui figure à l'article 1.5 de la Convention HNS repose en grande partie sur les listes de substances particulières qui sont recensées dans un certain nombre de Conventions et de Codes de l'OMI visant à assurer la sécurité en mer et à prévenir la pollution. Les alinéas a)i) à a)iii), notamment, de la définition des

substances nocives ou potentiellement dangereuses énoncées à l'article 1.5 sont fondées sur les annexes I et II de la Convention MARPOL 73/78 et du Recueil IBC, respectivement. Les effets de la révision de ces règles sur les alinéas i) à iii) de la définition des substances nocives et potentiellement dangereuses, sont examinés ci-après.

Hydrocarbures transportés en vrac

3.4 La liste des substances nocives ou potentiellement dangereuses comprend les hydrocarbures transportés en vrac, tels que définis à l'article 1.5a)i), à savoir:

> les hydrocarbures transportés en vrac énumérés à l'appendice I de l'Annexe I de MARPOL 73/78, telle qu'amendée;

3.5 Il n'a été apporté aucune modification à l'appendice I de l'annexe I révisée de MARPOL 73/78, et la liste des hydrocarbures définis comme des substances nocives ou potentiellement dangereuses au titre de l'article 1.5a)i) de la Convention HNS restera donc inchangée si l'annexe I révisée de MARPOL 73/78 entre en vigueur le 1er janvier 2007, comme prévu.

Substances liquides nocives transportées en vrac

3.6 La liste des substances nocives ou potentiellement dangereuses comprend les substances liquides nocives transportées en vrac, telles que définies à l'article 1.5a)ii), à savoir:

> les substances liquides nocives transportées en vrac qui sont énumérées à l'appendice II de l'Annexe II de MARPOL 73/78, telle qu'amendée, et les substances et mélanges provisoirement classés dans les catégories de pollution A, B, C ou D conformément à la règle 3 4) de ladite Annexe II;

3.7 Le tableau ci-après compare le contenu des premiers appendices de l'Annexe II révisée à celui de l'Annexe II en vigueur.

Annexe II en vigueur	**Annexe II révisée**
Appendice I Directives pour le classement en catégories des substances liquides nocives	*Appendice 1* Directives pour le classement en catégories des substances liquides nocives
Appendice II Liste des substances liquides nocives transportées en vrac	
Appendice III Liste d'autres substances liquides	
Appendice IV Modèle de registre de la cargaison pour les navires transportant des substances liquides nocives en vrac	*Appendice 2* Modèle de registre de la cargaison pour les navires transportant des substances liquides nocives en vrac

3.8 L'appendice II de l'annexe II en vigueur, rédigé comme suit, n'a par conséquent aucun équivalent dans l'annexe II révisée:

> **Liste des substances liquides nocives transportées en vrac**
>
> Les substances liquides nocives transportées en vrac qui sont actuellement classées dans les catégories A, B, C ou D et soumises aux dispositions de la présente Annexe, sont signalées comme telles dans la colonne "catégorie de pollution" du chapitre 17 ou 18 du Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques.

3.9 La teneur de l'appendice I de l'annexe II en vigueur et celle de l'appendice 1 de l'annexe II révisée sont, en outre, sensiblement différentes. Tandis que la première définit cinq catégories, à savoir A, B, C, D et autres substances liquides, la deuxième prévoit quatre catégories qui sont X,

Y, Z et autres substances. Les deux séries de catégories sont établies sur la base de critères différents et une substance classée dans une catégorie particulière en vertu du régime en vigueur, n'entrera pas forcément dans une catégorie particulière du régime révisé.

3.10 La règle 1.10 du chapitre 1 de l'annexe II révisée est ce qui se rapproche le plus de l'appendice II de l'annexe II en vigueur. Elle définit les "substances liquides nocives" comme:

> "toute substance signalée comme telle dans la colonne 'catégories de pollution' des chapitres 17 et 18 du Recueil international des règles sur les transporteurs de produits chimiques ou classée à titre provisoire, en application des dispositions de la règle 6, paragraphe 3, comme relevant de catégorie X, Y ou Z."

3.11 Si, comme prévu, l'annexe II révisée entre en vigueur le 1er janvier 2007, la référence dans l'article 1.5a)ii) de la Convention HNS aux "substances liquides nocives transportées en vrac qui sont énumérées à l'appendice II de l'annexe II de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle qu'amendée,…" sera dépourvue de signification à compter de cette date, de même que la référence aux "substances et mélanges provisoirement classés dans les catégories de pollution A, B, C ou D conformément à la règle 3 4) de ladite Annexe II".

Substances liquides dangereuses transportées en vrac

3.12 La liste des substances nocives ou potentiellement dangereuses comprend les substances liquides dangereuses transportées en vrac, telles que définies à l'article 1.5a)iii), à savoir:

> "les substances liquides dangereuses transportées en vrac qui sont énumérées au chapitre 17 du Recueil IBC, tel que modifié, et les produits dangereux pour le transport desquels les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations des ports intéressées conformément au paragraphe 1.1.3 du Recueil;"

3.13 Le MEPC a adopté des amendements découlant du Recueil IBC pour rendre compte de la révision de l'Annexe II de MARPOL 73/78. Ces amendements intègrent les révisions relatives au classement de certains produits en catégories fondées sur leurs propriétés comme polluants marins ainsi que des révisions concernant les types de navires et les prescriptions en matière de transport auxquelles il a été procédé suite à l'évaluation effectuée par le Groupe de travail pour l'évaluation des substances potentiellement dangereuses qui s'est appuyé pour ce faire sur la procédure révisée d'évaluation des risques liés au transport en vrac de produits chimiques par des navires, du GESAMP (Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin).

3.14 Au titre de ce mécanisme, les risques de pollution marine liés au transport en vrac de produits chimiques ont été à nouveau évalués par le Groupe de travail pour l'évaluation des substances potentiellement dangereuses, aboutissant au profil de risques du GESAMP qui classe une substance en fonction de sa bio-accumulation dans les organismes aquatiques, sa bio-dégradation, sa toxicité marine aiguë et chronique, ses effets à long terme sur la santé et ses effets sur la faune et la flore marines et les habitats benthiques.

3.15 Bien que ces amendements aient eu pour effet de modifier le champ d'application du Recueil IBC pour certaines substances et, par conséquent, leur qualification de nocives ou potentiellement dangereuses, ils n'ont en principe pas modifié la liste des substances nocives ou potentiellement dangereuses en vertu de l'article 1.5a)iii) étant donné que ces substances visées par le Recueil IBC y sont toujours recensées au chapitre 17.

3.16 Le mécanisme révisé du GESAMP a été mis au point sur la base du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) issu de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et l'environnement (CNUCED) tenue au Brésil en 1992, qui s'est penchée, entre autres, sur la gestion écologiquement rationnelle des substances chimiques

toxiques (Action 21, chapitre 19). Le Système général harmonisé a pour objet de fournir une méthode harmonisée de classification des substances chimiques au plan international autorisant, autant que possible, un mécanisme global d'auto-classification. Le Groupe de travail pour l'évaluation des substances potentiellement dangereuses du GESAMP continuera cependant d'évaluer toutes les substances chimiques qui sont énumérées dans le Recueil IBC et l'auto-classification ne s'appliquera donc pas dans ces circonstances à la Convention HNS.

3.17 Examen de cette question effectué par l'Administrateur

3.18 En vertu de l'article 46.1, la Convention HNS entrera en vigueur dix-huit mois après la ratification par au moins douze États, sous réserve de deux conditions, l'une étant que, au cours de l'année civile précédente, une quantité totale d'au moins 40 millions de tonnes de cargaisons comprenant des substances nocives ou potentiellement dangereuses autres que des hydrocarbures, du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz de pétrole liquéfié (GPL), aient été reçus dans les États qui ont ratifié la Convention. Il est par conséquent essentiel que la question relative à la définition des substances nocives ou potentiellement dangereuses en vertu de l'article 1.5a)ii) soit réglée dès que possible, étant donné que ces substances définies comme telles en vertu dudit texte devraient constituer une part importante de ces cargaison donnant lieu à contribution.

3.19 Cette question pourrait éventuellement trouver une solution si le MEPC ajoutait un appendice supplémentaire à l'annexe II de MARPOL 73/78, intitulé Appendice II, qui pourrait être rédigé dans les termes suivants:

> **Liste des substances liquides nocives transportées en vrac**
>
> Aux fins de la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS), les substances liquides nocives transportées en vrac sont les substances définies comme telles à la règle 1.10 de la présente annexe, qui sont transportées en vrac.

3.20 Une autre solution envisageable pourrait être, notamment, que l'Assemblée de l'OMI adopte une résolution relative à cette question, qui pourrait être accompagnée d'une résolution semblable adoptée par l'Assemblée du Fonds HNS dès que la Convention entrera en vigueur.

3.21 L'Assemblée est invitée à examiner s'il convient de charger l'Administrateur d'étudier ce sujet avec le Secrétaire général de l'OMI dans le but de trouver une solution concrète à cette question et tenter d'éviter, également, que pareille situation ne se reproduise à l'avenir.

4 Atelier sur la mise en œuvre de la Convention HNS

4.1 À la 9ème session extraordinaire de l'Assemblée en mars 2005, la délégation du Royaume-Uni a déclaré qu'il était essentiel de faire une interprétation et une application uniformes de la Convention HNS. Cette délégation a estimé qu'il était important de faire usage de l'expérience sans pareille que détenait le Secrétariat des FIPOL pour faciliter la tâche des États dans la préparation de la ratification de la Convention HNS. La délégation britannique a fait valoir que, même si le Secrétariat des FIPOL avait déjà beaucoup fait pour préparer l'entrée en vigueur de la Convention HNS, il importait qu'il s'y investisse davantage, et a suggéré qu'il organise un atelier sur la question. Plusieurs délégations ont appuyé cette proposition (document 92FUND/A/ES.9/28, paragraphe 27.5.2).

4.2 Le Secrétariat a donc organisé un atelier les 28 et 29 juin 2005, en même temps que la session de juin 2005 du Comité exécutif du Fonds de 1992.

4.3 L'atelier avait pour objet de faciliter la tâche des États dans la préparation de la ratification de la Convention HNS et répondait à la nécessité de faire une interprétation et une application uniformes de cette Convention. On espérait par conséquent qu'il présenterait un grand intérêt pour les représentants des États qui envisageaient de ratifier la Convention, mais certains d'entre

eux ont également convié des représentants des industries concernées à se joindre à leurs délégations.

4.4 L'atelier a été l'occasion, notamment, de présenter et d'examiner chacun des thèmes suivants:

- Description générale de la Convention HNS
- Le propriétaire du navire et son assureur (assurance et certificats d'assurance obligatoires)
- Le Fonds HNS: quel sera son mode de fonctionnement? (organes directeurs, Secrétariat, budget, mise en recouvrement des contributions, fonds général et fonds des demandes d'indemnisation)
- Les substances nocives ou potentiellement dangereuses: de quoi s'agit-il? (définition, exemples, évènements mettant en cause ces substances)
- Qui est le réceptionnaire? (définition, exemples, relations entre mandataire et mandant, personnes associées)
- Cargaison donnant lieu à contribution: de quoi s'agit-il? (définition, exemples, transbordement, comptes et secteurs)
- Procédure de déclaration (soumission des rapports, système de calcul des cargaisons donnant lieu à contribution)
- Mise en œuvre par les États (droit national, ratification, dispositions transitoires, entrée en vigueur)

4.5 Au nombre des intervenants se trouvaient notamment plusieurs spécialistes de la Convention HNS ainsi que des membres du Secrétariat des FIPOL.

4.6 Le Secrétariat du Fonds de 1992 avait élaboré un 'Manuel pour la mise en œuvre de la Convention HNS' pour qu'il serve de base à l'atelier. Une version révisée de ce Manuel qui prend en compte les observations faites au cours des débats tenus durant l'atelier, est reproduite en annexe.

4.7 Le Manuel est axé sur un certain nombre de questions concrètes qu'un État doit prendre en compte à l'heure de décider de ratifier ou non la Convention HNS et, le cas échéant, sur la manière d'aborder ces questions. Par conséquent il n'examine pas en détail des questions telles que la responsabilité du propriétaire du navire, de son assureur et/ou du Fonds HNS en vertu de la Convention, les types de dommages couverts, le traitement des demandes d'indemnisation, la juridiction pour les actions en justice ou le fonctionnement interne du Fonds HNS.

4.8 Il convient de noter que le manuel a été conçu pour aider les États à mettre en œuvre la Convention HNS en donnant un aperçu général des questions y relatives. Il ne traite pas en détail des questions juridiques et ne saurait être considéré comme une interprétation faisant foi de la Convention HNS.

4.9 Le Manuel ainsi que les présentations PowerPoint faites durant l'atelier ont été publiés peu de temps après sous format électronique sur le site Web des FIPOL. Ces éléments seront transférés ultérieurement sur un site Web dédié à la mise en œuvre de la Convention HNS que le Secrétariat est en train de mettre en place (voir paragraphe 1.3).

4.10 À la demande du Gouvernement italien, l'Administrateur et le Chef du Service des relations extérieures et des conférences participeront à un séminaire qui se tiendra à Rome en octobre 2005, sur l'application et la mise en œuvre uniformes de la Convention HNS.

5 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre

L'Assemblée est invitée à:

a) prendre note des informations contenues dans le présent document; et

b) examiner s'il convient de charger l'Administrateur d'étudier avec le Secrétaire général de l'OMI la question liée aux modifications apportées à certains codes et conventions sur lesquels est fondée la définition de substances nocives ou potentiellement dangereuses, aux fins de lui trouver une solution concrète et tenter d'éviter, également, que pareille situation ne se reproduise à l'avenir.

* * *

ANNEXE

MANUEL POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION HNS

ANNEXE

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

MANUEL POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION HNS

Établi par le Secrétariat du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Septembre 2005

ANNEXE

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION	1
2	DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA CONVENTION HNS	2
3	SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES: DÉFINITION	4
3.1	Définition des HNS	4
3.2	Quelles substances relèvent de la définition de HNS?	5
4	LE PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE ET SON ASSUREUR	6
4.1	Définitions des termes "navire", "propriétaire" et "État d'immatriculation du navire"	6
4.2	Assurance obligatoire	6
4.3	Certificats d'assurance obligatoires	7
5	LE FONDS HNS	10
5.1	Création du Fonds HNS	10
5.2	Fonctionnement du Fonds HNS	10
5.3	Le Secrétariat et l'Administrateur du Fonds HNS	10
5.4	Les contributions au Fonds HNS	11
6	CARGAISON DONNANT LIEU À CONTRIBUTION ET RÉCEPTIONNAIRE	13
6.1	Définition de "cargaison donnant lieu à contribution"	13
6.2	Des substances nocives et potentiellement dangereuses transportées sur certains navires ne constituent pas une cargaison donnant lieu à contribution	14
6.3	Définition de "réceptionnaire" et relation entre mandataire et mandant	15
6.4	Définition de "personne associée"	17
7	COMPTES ET SECTEURS	18
7.1	Les comptes séparés	18
7.2	Le compte général	18
7.3	Contributions aux comptes séparés	19
7.4	Contributions au compte général	20
7.5	Récapitulatif des seuils	21
8	SOUMISSION DES RAPPORTS SUR LES CARGAISONS DONNANT LIEU À CONTRIBUTION	22
8.1	Obligation de déclarer les cargaisons donnant lieu à contribution qui sont reçues	22
8.1.1	Avant l'entrée en vigueur de la Convention	22
8.1.2	Après l'entrée en vigueur de la Convention	22
8.2	Système de calcul des cargaisons donnant lieu à contribution dans le cadre de la Convention HNS	23
8.2.1	Développement du système	23
8.2.2	La base de données HNS	24
8.2.3	Utilisation du système	25
9	MISE EN ŒUVRE PAR LES ÉTATS	26
9.1	Ratification de la Convention	26
9.1.1	Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion	26
9.1.2	Informations sur les cargaisons donnant lieu à contribution	26
9.2	Transposition de la Convention dans le droit national	26
9.2.1	Transposition dans le droit national	26
9.2.2	Options s'offrant aux États lors de la ratification de la Convention ou à tout moment ultérieur	27
9.3	Entrée en vigueur	28
9.4	Obligations des États Parties	29
10	SOURCES D'INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES	31
11	GLOSSAIRE	32

1 INTRODUCTION

La Conférence qui a adopté 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 (Convention HNS) avait, aux termes d'une résolution, invité l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) à donner mission à l'Administrateur du Fonds de 1992 d'assumer, outre les tâches qui lui incombaient en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les tâches administratives nécessaires à la mise en place du Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses (Fonds HNS) conformément aux dispositions de la Convention HNS. En 1998, l'Assemblée du Fonds de 1992 a chargé l'Administrateur de mener à bien les tâches prévues par la Conférence HNS, étant entendu que tous les frais encourus seraient remboursés par le Fonds HNS.

En 1999, le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) a créé un Groupe de travail par correspondance chargé de surveiller la mise en œuvre de la Convention HNS, le Royaume-Uni agissant en tant que coordonnateur du Groupe. Le Groupe a tenu une réunion consultative extraordinaire à Ottawa en juin 2003 (la "réunion d'Ottawa"), dont les conclusions ont été exposées dans le document LEG 87/11 de l'OMI. Lorsque ces conclusions ont été examinées à la réunion du Comité juridique d'octobre 2003, celui-ci a reconnu que l'essentiel des travaux du Groupe avait été achevé. À la 90ème session du Comité juridique en mars 2005, le Royaume-Uni, en sa qualité de coordonnateur du Groupe, a suggéré que le Fonds de 1992 s'engage plus activement et collabore avec l'OMI pour assurer la coordination de la mise en œuvre de la Convention HNS.

À la session de mars 2005 de l'Assemblée du Fonds de 1992, un certain nombre de délégations ont proposé que le Secrétariat du Fonds de 1992 organise un atelier destiné à aider les États à mettre en œuvre la Convention HNS. En conséquence, un atelier s'est tenu à Londres les 28 et 29 juin 2005 afin de faciliter les préparatifs des États en vue de la ratification de la Convention HNS et de répondre d'une interprétation et d'une application uniformes de la Convention.

Le présent manuel a été établi par le Secrétariat du Fonds de 1992 pour qu'il serve de base audit atelier. Sa teneur a été affinée après l'atelier, compte tenu des observations formulées lors des travaux qui se sont tenus à cette occasion et des conclusions qui en ont été tirées. Le manuel révisé sera publié sous forme électronique sur un site web consacré à la mise en œuvre de la Convention HNS que le Secrétariat développe actuellement (www.hnsconvention.org).

Le manuel se centre sur un certain nombre de questions concrètes qu'un État doit prendre en compte à l'heure de décider de ratifier ou non la Convention HNS et, le cas échéant, sur la manière d'aborder ces questions. Par conséquent, il n'examine pas en détail des questions telles que la responsabilité du propriétaire du navire, de son assureur et/ou du Fonds HNS au titre de la Convention, les types de dommages couverts, le traitement des demandes d'indemnisation, la juridiction pour les actions en justice ou le fonctionnement interne du Fonds HNS.

Il convient de noter que le présent manuel est conçu pour aider les États à mettre en œuvre la Convention HNS en donnant un aperçu général des questions y relatives. Il ne traite pas en détail des questions juridiques et ne saurait être considéré comme une interprétation faisant foi de la Convention HNS.

2 DESCRIPTION GÉNÉRALE DE LA CONVENTION HNS

La Convention HNS a été adoptée dans le cadre d'une conférence diplomatique qui s'est tenue en mai 1996 sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI). La Convention vise à assurer une réparation adéquate, rapide et efficace des dommages causés aux personnes et aux biens, et la prise en charge des dépenses encourues au titre des mesures de nettoyage et de remise en état et des pertes économiques occasionnées par le transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS).

Par substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS), on entend les matières solides en vrac, les substances liquides y compris les hydrocarbures en vrac, les gaz liquéfiés tels que les gaz naturels liquéfiés (GNL) et les gaz de pétrole liquéfiés (GPL), ainsi que les substances transportées en colis. Certaines matières solides en vrac telles que le charbon et le minerai de fer sont exclues de cette définition étant donné le faible risque qu'elles représentent. Les pertes ou dommages causés par des hydrocarbures non persistants en relèvent, de même que les dommages autres que la pollution causés par des hydrocarbures persistants. Les dommages dus à la pollution causée par des hydrocarbures persistants en sont exclus étant donné qu'ils sont déjà couverts par le régime existant de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures provenant de pétroliers, à savoir, celui qui est instauré par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire. Les pertes ou dommages causés par des matières radioactives en sont également exclus.

La Convention HNS instaure un régime d'indemnisation en deux volets. Le premier volet est constitué par le propriétaire du navire et son assureur, le second par le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses (Fonds HNS), auquel contribuent les réceptionnaires de HNS après le transport par mer dans tous les États parties à la Convention. Le propriétaire du navire est responsable à hauteur des montants suivants: 10 millions de DTS[<1>] (US$15 millions) pour les navires ne dépassant pas 2 000 unités de jauge brute (tjb)[<2>], montant pouvant s'élever jusqu'à 100 millions de DTS (US$150 millions) pour les navires de 100 000 tjb ou plus. Le Fonds HNS complète le montant de l'indemnisation jusqu'à 250 millions de DTS au maximum (US$370 millions), somme qui comprend le montant payé par le propriétaire du navire et son assureur.

Le Fonds HNS aura jusqu'à quatre comptes, comme suit: des comptes séparés pour les hydrocarbures, les GNL et les GPL et un compte général pour les matières solides en vrac et autres HNS. Chaque compte servira uniquement à faire droit aux demandes d'indemnisation nées de sinistres mettant en jeu les cargaisons respectives, c'est-à-dire ne donnant pas lieu à un subventionnement croisé.

Les contributions de chaque réceptionnaire aux différents comptes seront à proportion des quantités de HNS reçues, à condition que les quantités reçues soient supérieures aux seuils ci-après:

hydrocarbures	hydrocarbures persistants[<3>]	150 000 tonnes
	hydrocarbures non persistants[<3>]	20 000 tonnes
GNL		pas de quantité minimale
GPL		20 000 tonnes.

Toutefois, tant que les quantités de HNS reçues dans tous les États Parties n'auront pas atteint les seuils ci-après, les opérations du compte séparé pertinent seront différées et le compte constituera un nouveau secteur du compte général:

[<1>] Le DTS (droit de tirage spécial) est une monnaie créée par le Fonds monétaire international. Au 1er septembre 2005, 1 DTS = US$1,473. La procédure de conversion du DTS en monnaie nationale est expliquée au paragraphe 9 de l'article 9 de la Convention pour ce qui touche à la responsabilité du propriétaire de navire et au paragraphe 5d) de l'article 14 pour ce qui touche au Fonds HNS.

[<2>] Au titre du paragraphe 10 de l'article 9 de la Convention, aux fins du calcul de la limitation de la responsabilité du propriétaire de navire, 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.

[<3>] Pour l'expression "hydrocarbures persistants" utilisée dans le contexte des contributions, voir la section 7.3.

hydrocarbures	350 millions de tonnes
GNL	20 millions de tonnes
GPL	15 millions de tonnes.

Le compte général aura au moins deux secteurs: un pour les matières solides en vrac, l'autre pour les autres HNS; et jusqu'à cinq secteurs, si les opérations d'un ou de plusieurs des trois comptes séparés sont différées. Les contributions à chaque secteur du compte général seront également à proportion des quantités de HNS reçues, à condition que les quantités reçues soient supérieures aux seuils de 20 000 tonnes pour les matières solides en vrac et de 20 000 tonnes pour d'autres HNS, mais les contributions totales au compte général seront divisées entre les secteurs en fonction des demandes dont chaque secteur aura fait l'objet.

La Convention HNS entrera en vigueur 18 mois après que 12 États au moins l'auront ratifiée, à condition qu'au cours de l'année civile précédente, un total de 40 millions de tonnes au moins de quantités de matières solides en vrac et autres HNS donnant lieu à contribution au compte général soient reçues dans des États ayant ratifié la Convention, et que quatre de ces États aient chacun des navires d'au moins 2 millions de tonnes de jauge brute totale.

Au 1er septembre 2005, huit États (Angola, Chypre, Maroc, Fédération de Russie, Saint-Kitts-et-Nevis, Samoa, Slovénie et Tonga) avaient ratifié la Convention.

3 SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES: DÉFINITION

3.1 Définition des HNS

L'article premier, paragraphe 5 de la Convention définit l'expression "substances nocives et potentiellement dangereuses" (HNS) comme suit:

a) toute substance, toute matière et tout article transportés à bord d'un navire en tant que cargaison, qui sont visés aux alinéas i) à vii) ci-dessous:

i) les hydrocarbures transportés en vrac qui sont énumérés à l'appendice I de l'Annexe I 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 et telle qu'amendée;

ii) les substances liquides nocives transportées en vrac qui sont énumérées à l'appendice II de l'Annexe II 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 et telle qu'amendée, et les substances et mélanges provisoirement classés dans les catégories de pollution A, B, C ou D conformément à la règle 3 4) de ladite Annexe II;

iii) les substances liquides dangereuses transportées en vrac qui sont énumérées au chapitre 17 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac de 1983, tel que modifié, et les produits dangereux pour le transport desquels les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations des ports intéressées conformément au paragraphe 1.1.3 du Recueil;

iv) les substances, matières et articles dangereux, potentiellement dangereux et nuisibles transportés en colis et visés par le Code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié;

v) les gaz liquéfiés tels qu'ils sont énumérés au chapitre 19 du Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac de 1983, tel que modifié, et les produits pour le transport desquels les conditions préliminaires appropriées ont été prescrites par l'Administration et les administrations des ports intéressées conformément au paragraphe 1.1.6 du Recueil;

vi) les substances liquides transportées en vrac dont le point d'éclair ne dépasse pas 60°C (mesuré en creuset fermé);

vii) les matières solides en vrac possédant des propriétés chimiques dangereuses qui sont visées par l'appendice B du Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac, tel que modifié, dans la mesure où ces matières relèvent également des dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses lorsqu'elles sont transportées en colis; et

b) les résidus d'un précédent transport en vrac de substances visées aux alinéas a) i) à iii) et v) à vii) ci-dessus.

- L'OMI a adopté des modifications de certains de ces Codes et Conventions qui devraient prendre effet au 1er janvier 2007. Ces modifications auront probablement des incidences sur la définition des HNS. À la session d'octobre 2004 de l'Assemblée du Fonds de 1992, il a été relevé que le Secrétariat du Fonds de 1992 avait l'intention de suivre la question de près ainsi que de présenter ultérieurement une proposition à l'Assemblée sur la manière de tenir compte au mieux de ces modifications dans le cadre de la Convention HNS. L'Administrateur du Fonds de 1992 a fait figurer cette question à l'ordre du jour de la session d'octobre 2005 de l'Assemblée du Fonds de 1992.

3.2 Quelles substances relèvent de la définition de HNS?

La définition de HNS se fonde dans une large mesure sur les listes de substances précédemment recensées dans un certain nombre de Conventions et de Codes de l'OMI conçus pour garantir la sécurité en mer et la prévention de la pollution. De nombreuses substances relèvent de plusieurs parties de la définition. Il existe un chevauchement considérable entre les trois différentes définitions de HNS liquides, et certains gaz liquéfiés relèvent également de la définition de substances liquides dangereuses au sens du Recueil IBC.

Les HNS sont de types très divers et comprennent aussi bien les cargaisons solides en vrac que les marchandises transportées en colis. Les cargaisons en vrac peuvent transporter des matières solides, des liquides dont des hydrocarbures, ou des gaz liquéfiés. Le nombre de substances visées est très important: ainsi, le Code IMDG énumère des centaines de matières qui peuvent être dangereuses lorsqu'elles sont transportées en colis. Dans la pratique toutefois, le nombre de HNS qui sont transportées en quantités significatives est relativement faible.

Les matières solides en vrac relèvent de cette définition si elles sont visées par l'appendice B du Recueil BC, c'est-à-dire si elles possèdent des propriétés chimiques dangereuses, et si elles sont également assujetties aux dispositions du Code IMDG lorsqu'elles sont transportées en colis. En d'autres termes, beaucoup de matières solides en vrac parmi les plus importantes en sont exclues puisque soit elles ne possèdent pas de propriétés chimiques dangereuses (comme le minerai de fer, les grains, la bauxite et l'alumine, les phosphates, le ciment et certains engrais), soit elles ne sont classées dans la catégorie de matières dangereuses que lorsqu'elles sont transportées en vrac (comme le charbon, le fer obtenu par réduction et les copeaux de bois). Les matières solides en vrac qui relèvent de cette définition sont notamment certains engrais, le sodium et les nitrates de potassium, le soufre et certains types de farines de poisson.

Les liquides en vrac relèvent de cette définition s'ils représentent un danger pour la sécurité, ou un risque de pollution ou d'explosion, et s'ils contiennent des substances chimiques organiques (p. ex. méthanol, xylènes et styrène), des substances chimiques inorganiques (p. ex. acide sulfurique, acide phosphorique et soude caustique) et des huiles et graisses végétales ou animales (p. ex. huile de palme, huile de soja et suif). Les hydrocarbures, persistants ou non, d'origine pétrolière en relèvent, même si, en ce qui concerne les hydrocarbures persistants, la Convention HNS ne couvre pas les dommages dus à la pollution. Les liquides en vrac qui ne sont pas couverts comprennent notamment la plupart des types d'alcool potable et de mélasses.

Relèvent de la définition tous les gaz liquéfiés transportés en vrac, tels que le gaz naturel liquéfié (GNL), le gaz pétrolier liquéfié (GPL), l'ammoniac, l'éthylène, le butadiène, l'éthane et le propylène.

Les marchandises transportées en colis en relèvent si elles sont visées par le Code IMDG, qui comprend toute une série de substances chimiques bien que bon nombre d'entre elles ne soient transportées qu'en faibles quantités.

4 LE PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE ET SON ASSUREUR

4.1 Définitions des termes "navire", "propriétaire" et "État d'immatriculation du navire"

Les termes "navire", "personne" et "propriétaire" sont définis aux paragraphes 1 à 3 de l'article premier de la Convention HNS, comme suit:

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 État et ses subdivisions politiques.

3 "Propriétaire" signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, le terme "propriétaire" désigne cette compagnie.

L'"État d'immatriculation du navire" est défini au paragraphe 13 de l'article premier de la Convention comme:

"à l'égard d'un navire immatriculé, l'État dans lequel le navire a été immatriculé et, à l'égard d'un navire non immatriculé, l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon".

4.2 Assurance obligatoire

L'article 12 de la Convention traite des conditions auxquelles le propriétaire d'un navire doit satisfaire pour souscrire une assurance obligatoire qui couvre sa responsabilité pour dommages au sens de la Convention HNS.

Au titre du paragraphe 1 de l'article 12, le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État Partie et transportant effectivement des HNS est tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité pour dommages en vertu de la Convention, ainsi qu'indiqué au paragraphe 1 de l'article 9. Au paragraphe 12, l'article 12 dispose que si un navire appartenant à un État Partie n'est pas couvert par une assurance ou une autre garantie financière, le navire devra alors être muni d'un certificat d'assurance obligatoire délivré par les autorités compétentes de l'État d'immatriculation attestant qu'il appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites par la Convention.

Au titre du paragraphe 4 de l'article 4, les dispositions de la Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État. De tels navires ne nécessitent donc pas de certificat d'assurance obligatoire, à moins que l'État visé n'ait décidé d'appliquer la Convention à ses navires de guerre et autres navires de ce type, selon le paragraphe 5 de l'article 4.

Au titre du paragraphe 1 de l'article 5, un État peut déclarer que la Convention ne s'applique pas aux navires qui ont une jauge brute ne dépassant pas 200 et qui transportent des HNS uniquement en colis, pendant qu'ils effectuent des voyages entre des ports ou des installations de cet État. Selon le paragraphe 2 dudit article, deux États voisins peuvent convenir d'étendre la portée de leurs déclarations aux voyages effectués entre ces États. Les navires visés ne nécessitent donc pas de certificat d'assurance obligatoire.

Lors de la Conférence diplomatique qui a adopté la Convention HNS, il avait été indiqué que bien que les Conseils des Clubs P & I n'aient pas été consultés sur la question, l'on pensait que, vu le précédent de la Convention sur la responsabilité civile, les Clubs seraient d'accord pour délivrer aux propriétaires de navires des certificats d'assurance dans le cadre de la Convention HNS (document LEG/87/11/1 de l'OMI, Annexe 4).

4.3 Certificats d'assurance obligatoires

L'article 12 dispose, au paragraphe 2, qu'un certificat d'assurance obligatoire est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente de l'État Partie s'est assurée qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux prescriptions du paragraphe 1 dudit article. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État en question; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État Partie.

Pour être valable, une assurance ou autre garantie financière doit remplir certaines conditions prévues au paragraphe 5 de l'article 12. Le paragraphe 6 du même article dispose que l'État d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat d'assurance obligatoire, sous réserve des dispositions de l'article 12.

L'article 12 prescrit également, au paragraphe 2, que le certificat d'assurance obligatoire doit être conforme au modèle reproduit à l'Annexe I de la Convention et comporter les renseignements suivants:

a) nom du navire, numéro ou lettres distinctifs et port d'immatriculation;
b) nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire;
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; et
f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie

Le paragraphe 3 de l'article 12 dispose que le certificat d'assurance obligatoire est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre, et que, si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comporter une traduction dans l'une de ces langues. Au paragraphe 4, le même article dispose que le certificat d'assurance obligatoire doit se trouver à bord du navire et qu'une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui a délivré le certificat.

Au paragraphe 7, l'article 12 dispose que les certificats d'assurance obligatoires délivrés ou visés sous la responsabilité d'un État Partie sont reconnus par d'autres États Parties. Toutefois, un État Partie peut, à tout moment, demander à l'État 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 n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

Au paragraphe 11, l'article 12 de la Convention HNS fait obligation à chaque État Partie de veiller à ce qu'en vertu de son droit national, une telle assurance ou autre garantie couvre tout navire, 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.

Au paragraphe 10, le même article dispose qu'un État Partie n'autorise pas un navire battant son pavillon et nécessitant un certificat d'assurance obligatoire à commercer si ce navire n'est pas muni d'un tel certificat.

- La réunion d'Ottawa a estimé que:

a) les engagements pris par l'International Group of P&I Clubs suffiraient comme base pour les certificats HNS;

b) lors de la délivrance des certificats d'assurance, la disponibilité de fonds dans la juridiction en question et la solvabilité des assureurs seraient des points qui entreraient en ligne de compte;

c) le Fonds HNS pourrait mettre en place un système d'échange de renseignements sur les assureurs;

d) le Fonds HNS pourrait mettre en place un système de suivi des autorités chargées de la délivrance des certificats;

e) l'accès à l'information figurant sur les certificats devrait se faire de manière semblable à l'accès à l'information relative au contrôle par l'État du port;

f) les États pourraient confier la délivrance des certificats aux organismes privés qui souhaiteraient assumer cette fonction.

L'article 7 dispose, au paragraphe 2, que le propriétaire du navire n'est pas responsable si le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection (alinéa a)), ou que le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage (alinéa b)). À la réunion d'Ottawa, l'International Group of P&I Clubs a soulevé la question de la possibilité d'invoquer le terrorisme comme moyen de défense dans le cadre de la Convention HNS et des difficultés de réassurance que cela risquait de poser aux Clubs. Il a été relevé que les motifs d'exemption de la responsabilité susmentionnés étaient identiques à ceux qui sont énoncés dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La réunion d'Ottawa a décidé que l'International Group of P&I Clubs devrait entamer le plus rapidement possible des pourparlers avec les administrations sur la question du terrorisme et soulever la question à l'Assemblée du Fonds de 1992, en octobre 2003. Il a également été décidé qu'il conviendrait d'examiner les effets que cette question est susceptible d'avoir sur l'assurance obligatoire en vertu du régime mis en place par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été décidé en outre que la position adoptée par l'Assemblée du Fonds de 1992 créerait un important précédent pour tout examen ultérieur de la question dans le contexte de la Convention HNS.

Lorsque cette question a été examinée par l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 1993, le représentant de l'International Group of P&I Clubs a déclaré que les Clubs continueraient d'honorer les certificats qui avaient déjà été délivrés pour la période allant jusqu'à l'exercice 2003, c'est-à-dire jusqu'au 20 février 2004, et qu'ils seraient en mesure d'étendre la couverture à l'exercice 2004 de manière à pouvoir continuer d'offrir une garantie adéquate, quand bien même cela pourrait entraîner une modification des conditions de réassurance des Clubs P&I. Il a été confirmé depuis lors que les Clubs P&I délivrent des certificats pour l'exercice 2005 selon les mêmes modalités. Toutefois, la situation concernant la Convention HNS sera différente dans la mesure où les Clubs P&I ont indiqué que les Clubs eux-mêmes étaient incapables d'obtenir une couverture adéquate de leurs assureurs pour ce qui touche au terrorisme.

Différentes solutions aux problèmes posés par le terrorisme sont recherchées en relation avec la Convention d'Athènes, et un modèle approprié pourra être trouvé dans ce contexte. Le Comité juridique de l'OMI a examiné en avril 2005 la question de la couverture d'assurance pour actes de terrorisme au titre de la Convention d'Athènes et a soumis un projet de résolution à l'Assemblée de l'OMI, pour approbation. Le projet de résolution recommande que les États ratifient le Protocole d'Athènes de 2002 en se réservant le droit de délivrer et d'accepter des certificats d'assurance prévoyant des exceptions et restrictions spéciales, en fonction des exigences du marché de l'assurance au moment de la délivrance du certificat, telles que la clause sur les armes chimiques et biologiques et les clauses relatives au terrorisme (document LEG/90/15 de l'OMI, paragraphes 355 à 365 et Annexe 6).

La réunion d'Ottawa a décidé de demander au Comité juridique: a) de réviser les IMO *Guidelines on Shipowners' Responsibilities in Respect of Maritime Claims* dans l'optique de les adapter aux fins de la Convention HNS, et b) de soumettre à l'Assemblée de l'OMI le texte des Directives, accompagné d'un projet de résolution approprié priant instamment les États d'appliquer les Directives dans le contexte de la ratification de la Convention HNS afin de veiller à ce qu'une garantie d'assurance effective soit en place. Le Comité juridique n'a pas traité la question à ce jour.

5. LE FONDS HNS

5.1 Création du Fonds HNS

L'article 13 de la Convention HNS, prévoit, lorsque la Convention entrera en vigueur, la création d'un Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses (Fonds HNS). Ce Fonds a pour objet principal de pourvoir à l'indemnisation des dommages causés par des substances nocives et potentiellement dangereuses dans la mesure où la protection prévue par le propriétaire du navire et son assureur au titre de l'article 14 de la convention est insuffisante ou n'est pas applicable.

5.2 Fonctionnement du Fonds HNS

Le Fonds HNS fonctionne de la même manière que le Fonds de 1992. Conformément aux articles 24 et 25, le Fonds HNS est administré par une Assemblée composée de tous les États Membres. En vertu de l'article 44, le Secrétaire général de l'OMI convoque la première session qui doit se tenir dans un délai n'excédant pas trente jours à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention HNS.

Aux termes de l'article 26, l'Assemblée a pour fonctions notamment:

f) d'examiner et d'approuver au besoin toute recommandation de l'Administrateur du Fonds HNS concernant la portée de la définition de la cargaison donnant lieu à contribution; et

m) de passer en revue tous les cinq ans l'application de la présente Convention, eu égard en particulier au fonctionnement du système de calcul des redevances et du mécanisme de contribution pour le commerce intérieur.

- Des différences de fonctionnement importantes existent entre le Fonds HNS et le Fonds de 1992. Alors que le Fonds de 1992 traite uniquement les demandes d'indemnisation concernant les dommages causés par la pollution, le Fonds HNS est appelé à s'occuper d'un éventail plus large de demandes potentielles au titre, par exemple, de décès ou de lésions corporelles. Le mécanisme de contributions au Fonds HNS est beaucoup plus complexe que celui des contributions au Fonds de 1992.

En vertu de l'article 26, alinéa i), l'Assemblée institue un Comité des demandes d'indemnisation (sur le modèle du Comité exécutif du Fonds de 1992) composé de 7 membres au moins et de 15 membres au plus. L'Assemblée cherche à garantir une répartition géographique équitable des membres du Comité et à s'assurer que les États Membres sont représentés de façon appropriée.

- La réunion d'Ottawa a recommandé que le Fonds HNS conclue avec les organisations intervenant lors d'évènements un Mémorandum d'accord, semblable à l'accord qui existe entre les FIPOL et l'International Group of P&I Clubs. La réunion a aussi estimé que le Fonds HNS devrait signer un Mémorandum d'accord avec le Fonds de 1992 qui prévoit de faire appel, chaque fois que possible, aux mêmes experts pour l'examen des demandes d'indemnisation.

5.3 Le Secrétariat et l'Administrateur du Fonds HNS

L'article 24 dispose que le Fonds HNS est géré par un Secrétariat dirigé par un Administrateur.

- Les FIPOL (à savoir le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire) ont un secrétariat commun. Lorsque le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant pour le compte de l'Assemblée, a examiné la question du secrétariat du Fonds HNS en mai 2003, un certain nombre de délégations ont fait valoir que la solution la plus pratique consisterait pour le Fonds HNS à avoir un secrétariat commun avec les FIPOL. On a fait observer que l'utilisation d'un secrétariat commun permettrait au Fonds HNS de profiter de l'expérience acquise par les FIPOL et réduirait les dépenses administratives aussi bien pour le Fonds HNS que pour les FIPOL. Une délégation a estimé cependant que puisque les membres du Fonds HNS et du FIPOL seraient différents, le Fonds HNS devrait avoir un secrétariat distinct du FIPOL afin que leurs opérations et coûts soient totalement séparés. Le Conseil d'administration a reconnu que la

décision relative au choix du siège du Fonds HNS serait prise par l'Assemblée du Fonds HNS. Toutefois, il a chargé l'Administrateur du Fonds de 1992 de poursuivre les préparatifs pour le moment en partant de l'hypothèse que le Fonds HNS aurait un secrétariat commun avec les FIPOL et serait basé à Londres (document 92FUND/AC.1/A/ES.7/7, paragraphes 6.6 et 6.7).

- La réunion d'Ottawa a reconnu qu'une décision de principe devait être prise au sujet du lieu du Secrétariat du Fonds HNS et a invité le Comité juridique de l'OMI à examiner cette question aux fins de faciliter la décision de l'OMI sur ce point. La réunion a prié le Comité juridique de recommander la mise en place d'un Secrétariat commun pour le Fonds HNS et les FIPOL qui serait situé à Londres. Le Comité juridique n'a pas encore étudié cette question.

5.4 Les contributions au Fonds HNS

Le Fonds HNS est financé par des contributions établies sur la base des quantités de cargaisons donnant lieu à contribution qui sont reçues, après avoir été transportées par mer, sur le territoire d'un Etat Membre conformément aux dispositions des articles 16 à 23. Aux termes des articles 18, 19 et 20, le Fonds HNS reçoit des contributions initiales et des contributions annuelles qui sont versées à un compte général (divisé en secteurs) et à des comptes séparés (voir les sections 7.1 et 7.2).

Conformément au paragraphe 4 de l'article 16, le compte général et les comptes séparés servent à indemniser les dommages causés par des substances nocives et potentiellement dangereuses visées par le compte concerné, ce qui signifie qu'il n'y a pas de subventions croisées. L'Assemblée arrête le montant total des contributions à recouvrer pour chaque compte. Le paragraphe 3 de l'article 17 dispose que la répartition des contributions pour l'indemnisation des dommages entre les secteurs du compte général est calculée conformément aux règles figurant à l'annexe II de la Convention. Conformément au paragraphe 4 de l'article 17, l'Assemblée décide de la répartition des contributions pour frais administratifs entre les secteurs du compte général et les comptes séparés.

- Les contributions au Fonds de 1992 sont de deux types: les contributions au fonds général qui couvrent à la fois les dépenses administratives et les demandes d'indemnisation dans la mesure où le montant global des sommes dues par le Fonds de 1992 ne dépasse pas 4 millions de DTS (US$5,9 millions) par événement (article 12, paragraphe 2 a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds); et les contributions aux fonds des grosses demandes d'indemnisation, établis pour les sinistres donnant lieu au versement d'indemnités substantielles par le Fonds de 1992, qui couvrent les paiements dépassant le montant dû par le fonds général au titre de cet événement (article 12, paragraphe 2 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds). La Convention HNS ne comporte pas de dispositions semblables. Il n'existe par conséquent qu'un seul type de contribution au Fonds HNS pour couvrir aussi bien les dépenses administratives que les demandes d'indemnisation.

- L'Administrateur du Fonds de 1992 pense que les dépenses administratives du Fonds HNS devraient se situer à un niveau très inférieur à celles des FIPOL, aux alentours de £1 million (US$1,8 million) par an, comparé à £3,6 millions (US$6,5 millions) par an pour ces derniers.

- Le montant maximum des indemnités que le Fonds HNS doit verser pour un événement déterminé est de 250 millions de DTS (US$370 millions). La mise en recouvrement des contributions relatives à un événement majeur serait vraisemblablement étalée sur plusieurs années.

- Les règles figurant à l'annexe II de la Convention ont pour objet de répartir les contributions entre les secteurs du compte général en fonction des risques relatifs encourus par chacun, calculé comme étant la moyenne arithmétique pondérée des quotients demandes établies/volume de cargaison donnant lieu à contribution pour chaque secteur pour les dix années antérieures.

- Le Fonds de 1971 recevait à la fois des contributions initiales et des contributions annuelles tandis que le Fonds de 1992 perçoit uniquement des contributions annuelles. Aux termes de l'article 16, paragraphe 3 de la Convention HNS, le Fonds HNS perçoit des contributions initiales et des contributions annuelles.

- En vertu du règlement intérieur du Fonds de 1992 adopté par l'Assemblée de ce Fonds, les contributions dues au fonds général sont calculées au prorata de la partie de l'année donnée pendant laquelle un Etat est membre du Fonds. Conformément à l'article 12, paragraphe 2 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les contributions aux fonds des grosses demandes d'indemnisation ne sont exigibles qu'envers les États qui étaient membres du Fonds à la date à laquelle est survenu l'événement considéré. Toutefois, l'Assemblée du Fonds HNS doit examiner si les contributions annuelles au Fonds provenant des contributaires dans un État donné devraient être calculées au prorata de la partie de l'année concernée pendant laquelle un État était membre du Fonds HNS, même si cet Etat n'était pas membre à la date à laquelle est survenu un événement déterminé.

- Les contributions dues au fonds général du Fonds de 1992 sont établies sur la base des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui sont reçues au cours de l'année civile précédente, tandis que les contributions dues aux fonds des grosses demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 sont calculées à partir des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui sont reçues au cours de l'année précédant celle où s'est produit l'événement considéré (article 12, paragraphe 2 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Cependant, en vertu des articles 18, paragraphe 1 et 19, paragraphe 1, toutes les contributions au Fonds HNS sont établies sur la base des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui sont reçues au cours de l'année civile précédente, ou de toute autre année fixée par l'Assemblée. Il semble en conséquence que les contributaires dans un État qui ratifie la Convention seraient tenus de verser des contributions pour des événements qui se sont produits avant que la Convention n'entre en vigueur à l'égard de cet État. À l'inverse, les contributaires dans un État qui dénonce la Convention pourraient ne pas être obligés de verser toutes les contributions concernant des événements qui se sont produits alors que la Convention était en vigueur pour cet État. Il convient de noter toutefois qu'aux termes de l'article 49, paragraphe 4, l'obligation de verser des contributions au titre de ces évènements demeure après que la Convention a cessé de produire ses effets à l'égard de l'État en question.

6 CARGAISON DONNANT LIEU A CONTRIBUTION ET RECEPTIONNAIRE

6.1 Définition de "cargaison donnant lieu à contribution"

Le paragraphe 10 de l'article premier de la Convention HNS définit "cargaison donnant lieu à contribution" comme:

> "toute substance nocive ou potentiellement dangereuse qui est transportée par mer en tant que cargaison à destination d'un port ou d'un terminal situé sur le territoire d'un État Partie et qui est déchargée dans cet État. Une cargaison en transit qui est transférée d'un navire à un autre[<4>] directement ou en passant par un port ou un terminal, que ce soit en totalité ou en partie, au cours de son transport du port ou terminal de chargement initial au port ou terminal de la destination finale n'est considérée comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de sa réception au lieu de destination finale."

- La notion de réception effective après un transport en mer est exprimée de la même manière dans la Convention HNS et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Fonds HNS pourra donc mettre à profit la pratique et l'expérience des FIPOL à cet égard.

- Aux termes de l'article 10, paragraphe 1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les hydrocarbures qui sont reçus par mer dans un Etat non membre et sont ensuite transportés par voie terrestre, à savoir par pipeline, voie ferrée ou par route, jusqu'à un Etat Membre, sont soumis à contribution. La Convention HNS ne comporte pas de disposition semblable et la cargaison donnant lieu à contribution, autre que les cargaisons d'hydrocarbures persistants[<5>], doit de ce fait être reçue par mer directement dans un Etat Membre. Toutefois, aux fins de l'article 19, paragraphe 1 a) i), les hydrocarbures persistants (à savoir les hydrocarbures soumis à contribution aux termes de la Convention de 1992 portant création du Fonds) qui sont reçus par mer dans un Etat non Membre, puis transportés par voie terrestre jusqu'à un Etat Membre seraient soumis à contributions en vertu de la Convention HNS.

- Aux termes de la Convention HNS, une cargaison en transit qui est transférée d'un navire à un autre au cours de son transport n'est considérée comme une cargaison donnant lieu à contribution que lorsqu'elle est reçue sur son lieu de destination finale

- La Convention HNS diffère de la Convention de 1992 portant création du Fonds s'agissant de la notion de cargaison en transit. Aux termes de l'article 10, paragraphe 1a) de la Convention de 1992, cette notion recouvre les hydrocarbures donnant lieu à contribution qui sont reçus par mer dans un port ou une installation terminale d'un Etat Membre, même si le lieu de destination finale n'est pas atteint. L'Assemblée du Fonds de 1992 a adopté une version de l'article 10, paragraphe 1a) selon laquelle le transport par mer ne comprend pas la circulation à l'intérieur d'une même zone portuaire et le transfert entre navires n'est pas constitutif de réception, même si ce transfert:
  - i. a lieu à l'intérieur de la zone portuaire ou à l'extérieur, tout en demeurant à l'intérieur des eaux territoriales, ou
  - ii. est effectué en utilisant les équipements du navire ou au moyen d'un pipeline terrestre, ou
  - iii intervient entre deux bâtiments de mer ou entre un bâtiment de mer et un bateau navigant sur les voies d'eau intérieures.

- Une cargaison de substances nocives ou potentiellement dangereuses dont le lieu de destination finale est situé dans un Etat non Membre ne peut être considérée comme donnant lieu à contribution, même si cette cargaison a été auparavant transbordée sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un Etat

---

[<4>] C'est à dire qui est transbordée.

[<5>] Pour l'expression "hydrocarbures persistants" dans le contexte des contributions, se reporter à la section 7.3.

Membre. Il y a lieu de noter que tout dommage causé au cours de ce transbordement est couvert par la Convention HNS.

- La réunion d'Ottawa a reconnu qu'il fallait se montrer circonspect en ce qui concernait la notion de transbordement, et que l'Assemblée du Fonds HNS devait, à sa première session, arrêter des critères pour définir les éléments constitutifs d'un transbordement dans le contexte des dispositions de la Convention en prenant en compte les pratiques de l'industrie.

- Les expressions "cargaison en transit" et "au cours de son transport" ont une importance capitale et il faudra peut-être que l'Assemblée du Fonds HNS examine la signification à leur donner.

Aux termes du paragraphe 14 de l'article premier "terminal" signifie:

> "tout emplacement de stockage de substances nocives et potentiellement dangereuses reçues par voie de navigation, y compris toute installation située au large et reliée par un pipeline ou un autre moyen à cet emplacement."

6.2 Des substances nocives et potentiellement dangereuses transportées sur certains navires ne constituent pas une cargaison donnant lieu à contribution

Aux termes du paragraphe 1 de l'article premier, "navire" signifie "tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit."

En vertu de l'article 5, paragraphe 1, un Etat peut déclarer que la Convention ne s'applique pas aux navires qui ont une jauge brute ne dépassant pas 200 et qui transportent des substances nocives et potentiellement dangereuses uniquement en colis, pendant qu'ils effectuent des voyages entre des ports ou des installations de cet État. La cargaison transportée sur ces navires n'est pas considérée comme donnant lieu à contribution. Conformément à l'article 5, paragraphe 2 de la Convention les États voisins peuvent décider d'étendre le champ d'application de leur déclaration aux voyages effectués entre ces États.

- La Fédération de Russie a fait une déclaration au titre de l'article 5, paragraphe 1, dans son instrument d'adhésion à la Convention HNS excluant ces navires du champ d'application de la convention.

En vertu de l'article 4, paragraphe 4, la Convention HNS se s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État, sauf déclaration contraire expresse d'un Etat au titre de l'article 4, paragraphe 5.

- Les substances nocives et potentiellement dangereuses transportées sur de tels navires ne constituent donc pas une cargaison donnant lieu à contribution sauf indication dans ce sens d'un État.

6.3 Définition de "réceptionnaire" et relation entre mandataire et mandant

Aux termes de l'article premier, paragraphe 2 de la Convention HNS, "Personne" signifie:

> "toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques."

Lors de la ratification de la Convention, un État doit décider s'il adopte la définition de "réceptionnaire" qui figure à l'article premier, paragraphe 4 a) de la Convention ou s'il applique dans sa législation nationale l'autre définition de ce terme conformément au paragraphe 4 b) de ce même article.

Aux termes de l'article premier, paragraphe 4 a) de la Convention, "Réceptionnaire" désigne:

> "la personne qui reçoit effectivement la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un État Partie. "

L'article premier, paragraphe 4 a) apporte les précisions suivantes:

> "étant entendu que, si au moment de la réception, la personne qui reçoit effectivement la cargaison agit en tant que mandataire pour le compte d'une autre personne qui est soumise à la juridiction d'un quelconque État Partie, le mandant sera considéré comme étant le réceptionnaire, si le mandataire révèle au Fonds HNS l'identité du mandant. "

- L'article premier, paragraphe 4 a) repose sur la même notion, à savoir celle de réception effective, que la Convention de 1992 portant création du Fonds.

- Pour que le mandataire (c'est-à-dire le réceptionnaire effectif) soit à même d'imputer à son mandant la responsabilité de verser les contributions, ce dernier doit être soumis à la juridiction d'un État Membre. Dans le cas contraire, le paiement des contributions demeure la responsabilité du mandataire en tant que réceptionnaire.

- La Convention ne définit pas la notion de mandataire dont la qualité devra en conséquence être établie par la législation nationale de l'État concerné.

- La réunion d'Ottawa a reconnu que les États qui adoptaient des instruments d'application de la Convention HNS devaient faire en sorte de définir avec précision la relation entre le mandataire et le mandant afin de garantir la mise en place effective de règles pour la soumission des rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution.

- La réunion d'Ottawa a noté qu'il faudrait établir une coopération au sein de l'Europe afin qu'il soit possible d'identifier le mandant lorsque les contrôles transfrontaliers diffèrent.

- Il incombe au mandataire d'apporter au Fonds HNS des éléments de preuve suffisants pour établir l'existence de sa relation avec le mandant. Toutefois, lorsque le mandataire a établi l'existence de cette relation à la satisfaction du Fonds, le paiement des contributions relève de la responsabilité du mandant et ne retombe pas sur le mandataire en cas de défaillance du mandant.

Conformément à l'article premier, paragraphe 4 b) de la Convention, un État peut adopter l'autre sens du terme "réceptionnaire", défini de la manière suivante:

> "la personne qui, dans l'État Partie, conformément à la loi nationale de cet État Partie, est considérée comme étant le réceptionnaire de la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un État Partie, étant entendu que la cargaison totale donnant lieu à contribution qui est reçue conformément à cette loi nationale est effectivement la même que celle qui aurait été reçue au titre de l'alinéa a)".

- Si un État adopte cette autre définition du terme réceptionnaire, conformément à l'article premier, paragraphe 4 b):
  - le réceptionnaire au regard de la définition doit être soumis à la juridiction de cet État,
  - la définition doit être mise en application dans le droit national, et
  - l'application de la définition doit avoir pour effet que la cargaison totale donnant lieu à contribution qui est reçue conformément à cette loi nationale soit effectivement la même que si la définition figurant à l'article premier, paragraphe 4 a) avait été appliquée, et

- Si un État n'applique pas correctement l'article premier, paragraphe 4 b), la définition qui figure à l'alinéa a) s'applique alors.

- La réunion d'Ottawa a vivement recommandé que les États n'adoptent pas l'autre définition du terme "réceptionnaire", prévue à l'alinéa b) de l'article premier, paragraphe 4, tout en reconnaissant à ceux-ci le droit de retenir cette option. La réunion a estimé que le recours à cette option ne devait pas se traduire par une augmentation des contributions dues par les contributaires dans les autres États.

- La réunion d'Ottawa a noté que l'adoption de cette autre définition par un État présenterait de nouvelles complications et obligerait cet État à mettre au point un système spécifique de

documentation qui prouverait que la cargaison totale donnant lieu à contribution est effectivement la même que si l'alinéa a) avait été appliqué.

En ce qui concerne les hydrocarbures persistants[6], conformément au paragraphe 1 a) i) de l'article 19, les contributions au compte hydrocarbures (se reporter à la section 7.3) sont versées en ce qui concerne chaque État Partie

> "...par toute personne qui….a reçu, dans cet État, des quantités totales dépassant 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution tels que définis au paragraphe 3 de l'article premier de la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée, et qui est ou serait redevable de contributions au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conformément à l'article 10 de cette convention."

En ce qui concerne le gaz naturel liquéfié (GNL), conformément au paragraphe 1 b) de l'article 19, les contributions au compte GNL (se reporter à la section 7.3) sont versées en ce qui concerne chaque État Partie

> "... par toute personne qui …détenait, immédiatement avant le déchargement, le titre de propriété d'une cargaison de GNL déchargée dans un port ou un terminal de cet État."

- La définition de réceptionnaire qui figure à l'article premier, paragraphe 4 ne s'applique ni aux hydrocarbures persistants[7] pour lesquels la notion de réceptionnaire est la même que celle énoncée dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, ni au GNL et toute obligation y afférente ne peut en conséquence être imputée par un mandataire à son mandant. De la même manière, les États ne peuvent pas recourir à l'article premier, paragraphe 4 b) pour adopter une autre définition du terme "réceptionnaire" s'agissant d'hydrocarbures persistants[7] ou de GNL.

- L'identité de la personne qui détenait le titre de propriété d'une cargaison de GNL, immédiatement avant le déchargement, est déterminée par le type de contrat de transport utilisé.

- En ce qui concerne le GNL, en application de l'article 19, paragraphe 1 b), la personne redevable des contributions n'est pas tenue d'être soumise à la juridiction de l'État dans lequel le GNL est déchargé.

6.4 Définition de "personne associée"

L'article 16, paragraphe 6 de la Convention HNS définit "personne associée" comme étant:

> "toute filiale ou entité sous contrôle commun. Le droit national de l'État intéressé détermine les personnes qui sont visées par cette définition."

Aux termes de l'article 16, paragraphe 5 de la Convention, les quantités du même type de cargaison donnant lieu à contribution qui sont reçues dans le même État par des personnes associées doivent être additionnées aux fins de déterminer si les seuils applicables sont dépassés (voir section 6.4).

---

[6] Pour l'expression "hydrocarbures persistants" dans le contexte des contributions, se reporter à la section 7.3.
[7] Pour l'expression "hydrocarbures persistants" dans le contexte des contributions, se reporter à la section 7.3.

7 COMPTES ET SECTEURS

7.1 Les comptes séparés

Conformément à l'article 16, paragraphe 2 de la Convention HNS, le Fonds HNS a trois comptes séparés pour:

a) les hydrocarbures tels que définis au paragraphe 5 a) i) de l'article 1 (**compte hydrocarbures**);
b) les gaz naturels liquéfiés d'hydrocarbures légers principalement constitués de méthane (GNL) (**compte GNL**); et
c) les gaz de pétrole liquéfiés d'hydrocarbures légers principalement constitués de propane et de butane (GPL) (**compte GPL**).

sauf si les opérations d'un compte, quel qu'il soit, ont été différées ou suspendues. Aux termes de l'article 19, paragraphe 3, les opérations initiales de l'un des comptes séparés sont différées jusqu'à ce que les quantités de cargaisons donnant lieu à contribution pour ce compte au cours de l'année précédente ou de toute autre année fixée par l'Assemblée dépassent les niveaux suivants:

Compte hydrocarbures	350 millions de tonnes
Compte GNL	20 millions de tonnes
Compte GPL	15 millions de tonnes

Conformément à l'article 19, paragraphe 4 l'Assemblée peut suspendre les opérations d'un compte séparé, quel qu'il soit, si les quantités de cargaisons donnant lieu à contribution pour ce compte au cours de l'année civile précédente tombent en deçà de ces niveaux ou, si au bout de six mois à compter de la date à laquelle les contributions étaient exigibles, le montant total des contributions non payées à ce compte dépasse 10% du dernier montant perçu au titre de ce compte. L'Assemblée peut rétablir les opérations d'un compte séparé qui ont été suspendues conformément au paragraphe 5 de l'article 19.

7.2 Le compte général

Conformément à l'article 16, paragraphe 1 le Fonds HNS a aussi un compte général qui est divisé en secteurs. L'article 18, paragraphe 1 prévoit que le compte général a au moins deux secteurs pour:

a) les matières solides en vrac visées au paragraphe 5 a) vii) de l'article premier (se reporter à la section 3.1) ("**matières solides en vrac**");
b) les autres substances ("**autres HNS**").

Aux termes de l'article 18, paragraphe 2 si les opérations de l'un des trois comptes séparés ont été différées ou suspendues conformément aux paragraphes 3 et 4 de l'article 19, chaque compte séparé constitue un secteur séparé du compte général. Le compte général peut donc comporter jusqu'à cinq secteurs.

- En ce qui concerne les comptes séparés, l'idée a été émise que dans la période initiale, les seuils requis pour établir des comptes GNL et GPL pourraient ne pas être atteints. Dans ce cas, au début, un seul compte séparé est établi pour les hydrocarbures lorsque la Convention entre en vigueur tandis que les opérations des comptes GNL et GPL sont différées de sorte que ces comptes constitueraient initialement des secteurs du compte général.

- En vertu de l'article 4, paragraphe 3 b) la Convention ne s'applique pas aux dommages causés par des matières radioactives de la classe 7 soit du Code maritime international des marchandises dangereuses, tel que modifié, soit de l'appendice B du Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport des cargaisons solides en vrac, tel que modifié. La Convention n'aborde pas la question de savoir s'il y a lieu de considérer ces substances comme cargaison donnant lieu à contribution. Il appartiendra à

l'Assemblée du Fonds HNS de décider de l'interprétation qu'il convient de donner à la Convention sur ce point.

7.3 Contributions aux comptes séparés

Sous réserve des dispositions des paragraphes 5 et 6 de l'article 16 (se reporter à la section 6.4), l'article 19, paragraphe 1 prévoit que des contributions annuelles aux comptes séparés sont versées, en ce qui concerne chaque État Partie :

a) dans le cas du compte **hydrocarbures**,

i) par toute personne qui, au cours de l'année civile précédente ou de toute autre année fixée par l'Assemblée a reçu, dans cet État, des quantités totales dépassant 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution tels que définis au paragraphe 3 de l'article premier de la Convention de 1992 portant création du Fonds ("**hydrocarbures persistants**"), et qui est ou serait redevable de contributions au Fonds de 1992 conformément à l'article 10 de cette convention; et

ii) par toute personne qui, au cours de l'année civile précédente ou de toute autre année fixée par l'Assemblée a été le réceptionnaire, dans cet État, de quantités totales dépassant 20 000 tonnes d'autres hydrocarbures transportés en vrac énumérés à l'appendice I de l'annexe I 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 (MARPOL 73/78) et telle qu'amendée (**"hydrocarbures non persistants"**);

b) dans le cas du compte **GNL**, par toute personne qui, au cours de l'année civile précédente ou de toute autre année fixée par l'Assemblée détenait, immédiatement avant le déchargement, le titre de propriété d'une cargaison de GNL déchargée dans un port ou un terminal de cet État;

c) dans le cas du compte **GPL**, par toute personne qui, au cours de l'année civile précédente ou de toute autre année fixée par l'Assemblée a été le réceptionnaire, dans cet État, de quantités totales dépassant 20 000 tonnes de GPL.

- Conformément à la Convention HNS, aux fins du compte hydrocarbures, les hydrocarbures donnant lieu à contribution englobent les hydrocarbures persistants et les hydrocarbures non persistants. La Convention de 1992 portant création du Fonds dispose cependant que l'obligation de verser des contributions concerne seulement le pétrole brut et le fuel-oil lourd tels que définis au paragraphe 3 de l'article premier de ladite convention, c'est-à-dire que certains types d'hydrocarbures persistants sont exclus. L'obligation de contribuer au Fonds HNS au titre de l'alinéa a) i) ci-dessus correspond, en ce qui concerne les types d'hydrocarbures, à l'obligation prévue par la Convention de 1992 portant création du Fonds, tandis que l'obligation de contribuer au Fonds HNS conformément à l'alinéa a) ii) ci-dessus concerne d'autres types d'hydrocarbures, qu'ils soient ou non persistants, et qui ne donnent pas lieu à contribution aux termes de la Convention de 1992. Bien qu'elles soient incorrectes sur le plan technique, on a utilisé aux fins de la Convention HNS, les expressions "hydrocarbures persistants" pour désigner les types d'hydrocarbures visés à l'alinéa a) i) et "hydrocarbures non persistants" pour désigner les types d'hydrocarbures visés à l'alinéa a) ii).

- Aux termes de l'article 4, paragraphe 3 a), la Convention HNS ne s'applique pas à un dommage par pollution tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir un dommage dû à la pollution par des hydrocarbures persistants, qu'une indemnisation soit ou non due au titre de ce dommage en vertu de cette convention. Cependant, les réceptionnaires d'hydrocarbures, de types persistant et non persistant, sont tenus de contribuer aux indemnisations versées par le Fonds HNS au titre des dommages autres que par pollution causés par des hydrocarbures persistants tels que définis à l'article premier, paragraphe 5 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ces réceptionnaires sont également redevables de contributions au Fonds HNS aussi bien au titre des dommages par pollution que des autres dommages causés par des hydrocarbures non-persistants.

- Les réceptionnaires d'hydrocarbures en vrac sont redevables de contributions au compte hydrocarbures alors que les réceptionnaires d'hydrocarbures en colis le sont au titre du compte général. Les réceptionnaires de GNL et de GPL, aussi bien en vrac qu'en colis, sont redevables de contributions au comptes GNL et GPL respectivement.

- Aucun seuil minimal n'est fixé en ce qui concerne les quantités de GNL qui sont déchargées et qui sont donc intégralement soumises à contribution.

7.4 Contributions au compte général

Sous réserve des dispositions concernant les personnes associées énoncées à l'article 16, paragraphes 5 et 6 (se reporter à la section 6.4), l'article 18, paragraphe 1, prévoit que des contributions annuelles au compte général sont versées, en ce qui concerne chaque État Partie à la Convention HNS, par toute personne qui, au cours de l'année civile précédente, ou de toute autre année fixée par l'Assemblée, a été le réceptionnaire dans cet État de quantités globales dépassant 20 000 tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution relevant des secteurs "matières solides en vrac" et "autres HNS" respectivement.

Si les opérations d'un compte séparé, quel qu'il soit, ont été différées ou suspendues, conformément à l'article 18, paragraphe 2, des contributions annuelles sont versées aux secteurs correspondants en ce qui concerne chaque État Partie selon les mêmes dispositions que pour les contributions aux comptes séparés. L'article 17, paragraphe 3, dispose que la répartition des contributions pour indemnisation des dommages entre les secteurs du compte général, est calculée conformément aux règles figurant à l'annexe II de la Convention.

- Les règles figurant à l'annexe II visent à partager entre les secteurs le total des contributions dues au compte général, en fonction de l'expérience de chaque secteur en matière d'indemnisation, c'est-à-dire à réduire au minimum toute subvention croisée.

7.5 Récapitulatif des seuils

Comptes séparés (ou secteurs dans le compte général):

a)	Hydrocarbures	
	hydrocarbures persistants[8]	150 000 tonnes
	hydrocarbures non persistants[8]	20 000 tonnes
b)	GNL	zéro
c)	GPL	20 000 tonnes

Secteurs dans le compte général:

d)	Matières solides en vrac	20 000 tonnes
e)	Autres HNS	20 000 tonnes

[8] Pour l'expression "hydrocarbures persistants" dans le contexte des contributions, se reporter à la section 7.3.

8 SOUMISSION DES RAPPORTS SUR LES CARGAISONS DONNANT LIEU À CONTRIBUTION

8.1 Obligation de déclarer les cargaisons donnant lieu à contribution qui sont reçues

8.1.1 Avant l'entrée en vigueur de la Convention

L'article 43 de la Convention HNS stipule que, lors du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et, ultérieurement, chaque année jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention à son égard, un État soumet au Secrétaire général de l'OMI des renseignements sur les quantités pertinentes de cargaisons donnant lieu à contribution qui sont reçues ou, dans le cas du GNL, déchargées dans cet État au cours de l'année civile précédente, au titre du compte général et de chaque compte séparé.

- À ce stade, un État est tenu seulement de notifier la quantité totale de cargaison donnant lieu à contribution pour chaque compte sans déclarer chaque réceptionnaire ni les quantités reçues par chacun au titre de chaque compte, même si un État doit disposer de cette information de manière à calculer la quantité totale de cargaison donnant lieu à contribution pour chaque compte.

- Au 1er septembre 2005, parmi les huit États qui ont ratifié la Convention à ce jour, seule la Slovénie s'était acquittée de l'obligation qui lui incombe à cet égard (se reporter au document de l'OMI LEG/90/9, paragraphe 2).

- La réunion d'Ottawa a recommandé que les États mettent en place, avant la ratification de la Convention, un texte d'application donnant effet à une réglementation établissant un système de présentation des rapports aux seules fins de vérification. La réunion a aussi recommandé d'abaisser les seuils auxquels il est obligatoire de présenter un rapport dans les législations nationales, par rapport aux seuils applicables en vertu des Conventions.

8.1.2 Après l'entrée en vigueur de la Convention

Lorsque la Convention HNS est entrée en vigueur, les États sont tenus de produire des rapports plus détaillés identifiant chaque contributaire et les quantités de cargaisons donnant lieu à contribution qui sont reçues par chacun pour chaque compte et secteur, ainsi que spécifié à l'article 21, paragraphes 1 et 2 de la Convention:

> Chaque État Partie s'assure que toute personne redevable de contributions conformément aux articles 18 ou 19 ou au paragraphe 5 du présent article figure sur une liste établie et tenue à jour par l'Administrateur conformément aux dispositions du présent article.
>
> Aux fins prévues au paragraphe 1, chaque État Partie communique à l'Administrateur[9], à la date et sous la forme prescrites dans le règlement intérieur du Fonds HNS, le nom et l'adresse de toute personne qui, en ce qui concerne cet État, est redevable de contributions conformément aux articles 18 ou 19 ou au paragraphe 5 du présent article, ainsi que des données sur les quantités pertinentes de cargaisons donnant lieu à contribution pour lesquelles cette personne est redevable de contributions au titre de l'année civile précédente.

- La première année civile au titre de laquelle un État doit soumettre ce rapport détaillé est l'année qui précède celle où la Convention est entrée en vigueur à l'égard de cet État.

En application de l'article 21, paragraphe 4 si un État ne remplit pas l'obligation qui lui incombe au titre du paragraphe 2 de cet article de présenter un rapport sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution et que

---

[9] à savoir l'Administrateur du Fonds HNS

cela entraîne une perte financière pour le Fonds HNS, cet État est tenu d'indemniser le Fonds HNS pour la perte subie (se reporter à la section 9.4).

En ce qui concerne le transport intérieur de HNS effectué par mer, l'article 21, paragraphe 5 prévoit qu'un État a la possibilité de soumettre un rapport unique pour l'ensemble de ces cargaisons donnant lieu à contribution, conformément à ce qui suit:

En ce qui concerne les cargaisons donnant lieu à contribution qui sont transportées depuis un port ou un terminal d'un État Partie jusqu'à un autre port ou terminal situé dans le même État et qui y sont déchargées, les États Parties ont la faculté de soumettre au Fonds HNS un rapport indiquant pour chaque compte la quantité globale annuelle couvrant toutes les quantités reçues de cargaisons donnant lieu à contribution, y compris toutes les quantités au titre desquelles des contributions sont payables en application du paragraphe 5 de l'article 16. À la date de la notification, l'État Partie:

a) notifie au Fonds HNS que cet État paiera au Fonds HNS, en une somme forfaitaire, le montant global pour chaque compte au titre de l'année considérée; ou

b) charge le Fonds HNS de percevoir le montant global pour chaque compte en envoyant aux divers réceptionnaires ou, dans le cas du GNL, aux détenteurs du titre de propriété qui déchargent une telle cargaison dans la juridiction de cet État Partie, une facture pour le montant payable par chacun d'eux. Ces personnes sont identifiées conformément au droit national de l'État intéressé.

- La réunion d'Ottawa a noté que l'application du paragraphe 5 de l'article 21 par les Etats pourrait entraîner des problèmes du même ordre que ceux soulevés par l'application de l'autre définition de "réceptionnaire" prévue à l'alinéa b) de l'article premier, paragraphe 4.

8.2 Système de calcul des cargaisons donnant lieu à contribution dans le cadre de la Convention HNS

8.2.1 Développement du système

Avec l'assentiment de l'Assemblée du Fonds de 1992, le Secrétariat des FIPOL a mis au point un système pour aider les États à remplir les obligations qui leur incombent de soumettre un rapport sur les cargaisons donnant lieu à contributions qu'ils ont reçues, conformément à la Convention HNS. Le système de calcul des cargaisons donnant lieu à contribution dans le cadre de la Convention HNS a pour objet de permettre à un Etat de s'acquitter de son obligation en matière de présentation de rapport en collectant des données auprès de chaque contributaire de cargaison donnant lieu à contribution dans cet Etat.

- La réunion d'Ottawa a reconnu que la démonstration du système de calcul des cargaisons donnant lieu à contribution montrait que bon nombre de détails de nature administrative qui suscitaient autrefois des inquiétudes étaient désormais réglés grâce à ce système simple et transparent. La réunion a aussi recommandé aux gouvernements et à l'industrie de se rallier à la base de données et à promouvoir sa mise à l'essai et son utilisation au sein de l'industrie.

Le système est conçu pour être utilisé par les contributaires potentiels et les Etats. Les contributaires peuvent introduire les données concernant chaque substance qui est reçue, indiquer les quantités totales reçues pour chaque compte ou secteur potentiel du Fonds HNS et déclarer ainsi les quantités reçues à l'autorité compétente de leur Etat. Les Etats peuvent rassembler les données concernant les cargaisons donnant lieu à contribution qui sont reçues et les soumettre aux FIPOL de manière à assurer un suivi de la mise en conformité avec les critères nécessaires à l'entrée en vigueur de la Convention HNS.

Le système peut aussi être exploité comme un outil pédagogique. Toute personne peut l'utiliser comme si elle était un contributaire potentiel, introduire des données à titre d'exemple et imprimer des rapports.

À l'heure actuelle, le système se présente sous la forme d'un CD-ROM comportant un logiciel d'installation sur l'ordinateur personnel de l'utilisateur. Il sera également disponible via un site web spécialement consacré à cet effet qui est actuellement en cours de développement.

Il est prévu que le système constituera à terme la base du système de facturation du Fonds HNS.

8.2.2 La base de données HNS

Le système de calcul des cargaisons donnant lieu à contribution dans le cadre de la Convention HNS comprend une base de données qui recense toutes les substances répondant à la définition de substances nocives et potentiellement dangereuses. L'OMI, très aimablement, a accepté de mettre à la disposition du Secrétariat des FIPOL des données, sous forme électronique, sur les substances relevant des conventions et codes pertinents de l'OMI, ce qui a considérablement facilité l'élaboration de la base de données.

Pour l'élaboration de la base de données, on a utilisé des données (y compris les points d'éclair le cas échéant) sur les substances répertoriées qu'elles soient ou non visées par les divers codes et conventions sur la base desquels est établie la définition de HNS. La base de données contient donc des renseignements sur toutes les substances qui sont couramment transportées par mer. Elle sera mise à jour régulièrement pour tenir compte des modifications apportées aux listes de substances visées par ces codes et conventions.

La base de données contient des informations qui permettent de déterminer si une substance répond à la définition de HNS telle qu'elle est énoncée aux termes des différents alinéas du paragraphe 5 de l'article premier de la Convention HNS (se reporter à la section 3.1). Il convient de noter que les alinéas i) à iii) et v) à vii) de la définition concernent les substances transportées en vrac alors que l'alinéa iv) vise les substances transportées en colis. La définition d'une substance comme étant nocive et potentiellement dangereuse peut donc dépendre du fait qu'elle est transportée en vrac ou en colis. Les données sur les substances transportées en vrac sont conservées dans la base séparément des données sur les substances transportées en colis, de sorte qu'il peut y avoir deux fiches pour une substance donnée, une en ce qui concerne le transport en vrac, l'autre le transport en colis.

Pour les substances qui répondent à la définition de HNS, la base de données contient aussi des informations indiquant les comptes ou secteurs dont ces substances relèvent aux fins de contributions (se reporter aux sections 7.1 et 7.2). Il convient de noter qu'il y a peu de relations entre les différentes parties des définitions de HNS et les dispositions des articles 18 et 19 concernant les comptes séparés et/ou le compte général dont relève une substance aux fins des contributions. Une substance peut donc être considérée comme relevant d'un compte ou d'un secteur si elle est transportée en vrac, et d'un compte ou d'un secteur différent si elle est transportée en colis.

Les substances qui ne répondent pas à la définition de HNS sont répertoriées comme "substances ni nocives ni potentiellement dangereuses" au titre du "compte/secteur".

La base de données contient des informations sur les synonymes des substances dans la mesure où cette information apparaît dans les codes et conventions pertinents de l'OMI.

8.2.3 Utilisation du système

Les contributaires potentiels peuvent entrer des informations concernant les quantités de chaque substance qui est reçue au cours d'une année civile donnée, en indiquant le numéro ONU ou le nom de la substance. Le système vérifie ces indications par rapport à la base de données HNS et indique si la substance répond à la définition de HNS et, dans l'affirmative, le compte/secteur dont elle relève. Si une cargaison en transit n'est pas considérée comme donnant lieu à contributions en vertu de l'article premier, paragraphe 10, il est possible de l'enregistrer comme telle pour autant que soit indiquée la raison qui fait qu'elle en est exonérée. Le système affiche la dénomination d'expédition appropriée de la substance, même si on a utilisé un synonyme pour interroger la base. Par exemple si on introduit dans le système "éther de méthyle" le résultat obtenu à l'écran est "éther diméthylique". Lorsque le contributaire potentiel a saisi toutes les substances qui sont reçues, il peut soumettre un rapport à l'Etat concerné indiquant les quantités totales reçues pour chaque compte/secteur et s'il y a des personnes associées (se reporter à la section 6.4).

Un Etat peut, après vérification, accepter ou rejeter les rapports qu'il reçoit des contributaires potentiels. Il peut également, aux fins de vérification, demander à examiner la liste complète des substances qui sont

reçues par un contributaire. Il incombe à l'Etat de s'assurer que tout contributaire ayant des personnes associées ou agissant à titre de mandataires pour le compte d'un mandant a été enregistré comme tel dans le système, pour permettre l'application correcte des seuils à chaque compte et secteurs. Lorsque l'Etat est satisfait des rapports qui lui ont été soumis par tous ses contributeurs potentiels, il peut présenter un rapport au Fonds HNS indiquant les quantités totales qui sont reçues pour chaque compte/secteur, en prenant en compte les personnes associées (voir section 6.4).

Le Fonds HNS, ou le Fonds de 1992 agissant en son nom, peut, après vérification, accepter les rapports qu'il reçoit des États Membres potentiels ou demander des renseignements supplémentaires. Le Secrétaire général de l'OMI est alors en mesure d'évaluer la situation et de déterminer si les conditions d'entrée en vigueur prévues à l'alinéa b) de l'article 46, paragraphe 1, sont remplies en ce qui concerne les cargaisons donnant lieu à contribution qui ont été reçues.

9 MISE EN ŒUVRE PAR LES ÉTATS

9.1 Ratification de la Convention

9.1.1 Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

Au titre de l'article 45 de la Convention SNPD, les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la 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.

La Convention HNS a été ouverte à la signature du 1er octobre 1996 au 30 septembre 1997 et a été signée, sous réserve de ratification, par huit États (Allemagne, Canada, Danemark, Finlande, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suède).

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'OMI. Au 1er septembre 2005, huit États (Angola, Chypre, Fédération de Russie, Maroc, Saint-Kitts-et-Nevis, Samoa, Slovénie et Tonga) avaient ratifié la Convention, desquels deux (Chypre et la Fédération de Russie) ont plus de deux millions d'unités de jauge brute.

- En novembre 2002, le Conseil de l'Union européenne a adopté une décision (2002/971/EC), dans laquelle il invitait tous les États membres de l'Union européenne à prendre toutes les mesures requises pour ratifier la Convention HNS dans un délai raisonnable et, si possible, avant le 30 juin 2006.

9.1.2 Informations sur les cargaisons donnant lieu à contribution

Aux termes de l'article 43 de la Convention HNS, lors du dépôt d'un instrument de ratification et ultérieurement chaque année jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention à son égard, un État soumet au Secrétaire général des renseignements sur les quantités pertinentes de cargaisons donnant lieu à contribution qui ont été reçues ou, dans le cas du GNL, qui ont été déchargées dans cet État au cours de l'armée civile précédente, au titre du compte général et de chaque compte séparé.

- Au 1er septembre 2005, parmi les huit États ayant ratifié la Convention à ce jour, seule la Slovénie avait rempli ses obligations à cet égard (voir le document LEG/90/9, paragraphe 2, de l'OMI).

Après l'entrée en vigueur de la Convention, l'article 21 fait obligation aux États de soumettre des rapports plus détaillés sur les quantités reçues de cargaisons donnant lieu à contribution, ainsi qu'indiqué dans la section 8.1.2.

9.2 Transposition de la Convention dans le droit national

9.2.1 Transposition dans le droit national

Un traité international exerce des effets contraignants sur les États qui l'ont ratifié ainsi qu'entre ces États. Pour que les tribunaux et autorités administratives d'un État donné puissent en appliquer les dispositions, le traité doit devenir partie intégrante du droit national de cet État. Toute application d'un traité international dans le droit national doit toujours se faire compte dûment tenu du système juridique de l'État visé, des dispositions de sa Constitution et de sa coutume législative.

Dans certains États, un traité international ratifié devient automatiquement partie intégrante du droit national; certains États exigent également que le traité soit publié dans le journal officiel pour qu'il déploie les effets voulus. Si tel est le cas, il s'agit alors de savoir dans quelle mesure les dispositions du traité peuvent être considérées comme "d'application directe", c'est-à-dire rédigées de manière à permettre aux tribunaux et

autorités d'un État de les appliquer telles quelles. Dans la mesure où tel est le cas, il n'est pas nécessaire pour un État de se doter d'une législation nationale supplémentaire sur les questions visées par ces dispositions. Si les dispositions ne peuvent pas être considérées comme d'application directe, une législation nationale est nécessaire. Cependant, il est parfois difficile de déterminer dans quelle mesure les tribunaux estimeraient qu'une disposition déterminée est d'application directe ou que la mise en œuvre d'une législation nationale est nécessaire.

S'agissant des États dans lesquels un traité ne devient pas, sur ratification, directement partie intégrante du droit national, toutes les dispositions de fond du traité doivent être appliquées par voie de loi nationale, à moins que le droit national ne soit déjà conforme à ces dispositions. Dans les États qui appliquent ce principe, les dispositions de fond du traité sont généralement reproduites dans une loi nationale. Ces dispositions peuvent être soit identiques aux dispositions correspondantes du traité, soit reformulées conformément à la coutume législative de l'État visé. Dans ce dernier cas, il faut veiller à ce que les dispositions de la loi reflètent pleinement le fond du traité et qu'elles prévoient des procédures appropriées pour l'application de la Convention par les tribunaux et autorités nationaux. Un autre moyen d'appliquer un traité consiste à insérer dans une loi nationale un renvoi au texte du traité qui pourra figurer en annexe à la loi, en une ou plusieurs versions du texte du traité faisant foi (c'est-à-dire dans la ou les langues dans laquelle/lesquelles il a été adopté) ou, si aucune de ces langues n'est une langue officielle de l'État visé, dans une traduction dans sa ou ses langues officielles.

Dans l'un et l'autre cas, il est normalement nécessaire que l'État adopte des dispositions traitant de questions où le traité laisse aux États une liberté d'action ou sur des points qui ne sont pas couverts dans le traité mais qu'il faut réglementer.

- La réunion d'Ottawa a reconnu que les États souhaiteraient peut-être examiner le modèle de réglementation canadien, qui offrait une approche globale d'un système d'application et de contrôle (document LEG/87/11/1 de l'OMI, Annexe 8).

- Des exemples de législations d'application de certains États peuvent être consultés sur le site web du Groupe de travail par correspondance (voir la section 10).

9.2.2 Options s'offrant aux États lors de la ratification de la Convention ou à tout moment ultérieur

La Convention HNS offre aux États le choix sur un certain nombre de points. Au moment de ratifier la Convention ou à tout moment ultérieur, un État doit décider:

Article premier, par. 4	s'il y a lieu de mettre en œuvre une autre définition du terme "réceptionnaire" au titre de la législation nationale.
Article 4, par. 5	s'il y a lieu d'appliquer la Convention à ses navires de guerre ou autres navires visés au paragraphe 4 de l'article 4.
Article 5	s'il y a lieu de déclarer que la Convention ne s'applique pas aux navires qui ont une jauge brute ne dépassant pas 200, qui transportent des HNS uniquement en colis, et pendant qu'ils effectuent des voyages entre des ports ou des installations d'un État donné; deux États voisins peuvent convenir que la Convention ne s'applique pas non plus aux voyages effectués entre eux.
Article 21, par. 5	s'il y a lieu de soumettre un rapport indiquant pour chaque compte/secteur les quantités globales reçues de cargaisons donnant lieu à contribution qui sont transportées depuis un port ou un terminal d'un État Partie jusqu'à un autre port ou terminal situé dans le même État et qui y sont déchargées et, dans l'affirmative, s'il assume la responsabilité des obligations imposées au titre du paiement des contributions à une telle cargaison donnant lieu à contribution.
Article 23	s'il y a lieu d'assumer la responsabilité des obligations imposées au titre du paiement de contributions à toutes les cargaisons donnant lieu à contribution.

- La réunion d'Ottawa, tout en reconnaissant aux États le droit de mettre en œuvre une définition de "réceptionnaire" autre que celle donnée au paragraphe 4 de l'article premier, leur a vivement recommandé de s'abstenir de le faire (voir la section 6.3).

- La Fédération de Russie, dans son instrument d'adhésion à la Convention HNS, a déclaré que la Convention ne s'appliquerait pas aux navires qui ont une jauge brute ne dépassant pas 200, qui transportent des HNS uniquement en colis, et pendant qu'ils effectuent des voyages entre des ports ou des installations de cet État.

En ce qui concerne les limites de la responsabilité du propriétaire du navire, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas la conversion du DTS en monnaie nationale, peut déclarer, en vertu du paragraphe 9 b) de l'article 9 de la Convention, que l'unité de compte visée est égale à 15 francs-or établie selon une définition donnée ("franc Poincaré").

9.3 Entrée en vigueur

Aux termes de l'article 46, paragraphe 1, la Convention HNS entre en vigueur dix-huit mois après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies:

a) au moins douze États, y compris quatre États ayant chacun au moins 2 millions d'unités de jauge brute, ont exprimé leur consentement à être liés par elle, et

b) le Secrétaire général de l'OMI a été informé, conformément à l'article 43, que les personnes qui, dans ces États, seraient tenues à contribution, en application des paragraphes 1 a) et 1 c) de l'article 18, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, une quantité totale d'au moins 40 millions de tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution au compte général.

- La condition posée à l'entrée en vigueur pour les cargaisons donnant lieu à contribution ne porte que sur la réception de solides en vrac et autres HNS (voir la section 7.2) et ne porte pas sur la réception d'hydrocarbures (persistants ou non), de GNL ou de GPL.

- Si un certain nombre de ces États qui sont membres de l'Union européenne ratifient la Convention avant la date butoir du 30 juin 2006, la Convention devrait probablement entrer en vigueur plus tôt en 2008.

Pour un État qui exprime son consentement à être lié par la Convention après que les conditions d'entrée en vigueur ont été remplies, ce consentement prend effet, aux termes de l'article 46, paragraphe 2, trois mois après la date à laquelle il a été exprimé, ou à la date à laquelle la Convention entre en vigueur conformément au paragraphe 1 de l'article 46, si cette dernière date est postérieure.

9.4 Obligations des États Parties

L'article 6 de la Convention HNS dispose que:

> "Chaque État Partie veille à satisfaire à toute obligation qu'il aurait en vertu de la présente Convention et prend les mesures appropriées en vertu de sa législation, y compris les sanctions qu'il pourrait juger nécessaires, pour que pareille obligation soit effectivement remplie".

L'État Partie a également un certain nombre d'obligations, telles qu'énoncées dans les articles ci-après, dont certaines sont décrites plus en détail dans les sections pertinentes du présent manuel, à savoir, l'obligation:

Article 12, par. 2-6	de délivrer ou de viser un certificat d'assurance obligatoire pour des navires battant son pavillon
Article 12, par.7	de reconnaître les certificats d'assurance obligatoire délivrés par d'autres États, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie
Article 12, par.10	de ne pas autoriser un navire battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat d'assurance obligatoire

Article 12, par.11	de veiller à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie du montant couvre tout navire qui touche ou quitte un port de son territoire ou une installation au large située dans sa mer territoriale
Article 13, par.2	de reconnaître le Fonds HNS comme une personne morale, et son Administrateur comme le représentant légal du Fonds HNS
Article 21, par.1-2	de soumettre des rapports sur la réception de cargaisons donnant lieu à contribution
Article 35, par.2	de prendre, chaque fois qu'il le peut, des dispositions appropriées en vue de la remise ou du remboursement du montant de certains droits ou taxes, y compris des droits indirects ou des taxes à la vente, payés par le Fonds HNS sur des achats importants de certains biens ou services
Article 35, par.1	d'exonérer le Fonds HNS de tout impôt direct
Article 35, par.6	d'autoriser, sans aucune restriction, les transferts et versements des contributions au Fonds HNS ainsi que des indemnités payées par celui-ci
Article 38, par.4	de veiller à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître d'actions en réparation intentées contre le propriétaire d'un navire et son assureur
Article 39, par.3	de veiller à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de toute action contre le Fonds HNS visée au paragraphe 1 de l'article 39
Article 39, par.5	de veiller à ce que le Fonds HNS puisse se porter partie intervenante dans certaines procédures judiciaires
Article 40	de reconnaître et d'exécuter tout jugement rendu par un tribunal compétent conformément aux articles 38 et 39 contre le propriétaire du navire ou son assureur, ou contre le Fonds HNS

Il convient de noter que, au titre du paragraphe 4 de l'article 21, si État ne remplit pas l'obligation qu'il a, au paragraphe 2 de l'article 21, de communiquer à l'Administrateur les renseignements sur les cargaisons donnant lieu à contribution et que cela entraîne une perte financière pour le Fonds HNS, cet État Partie est tenu d'indemniser le Fonds pour la perte subie.

- Le fait qu'un nombre considérable d'États ne soumettent pas de tels renseignements est un problème récurrent pour les FIPOL et pourrait le devenir également pour le Fonds HNS.

10 SOURCES D'INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

On trouvera un complément d'information sur la Convention HNS auprès de l'OMI ou des FIPOL, aux adresses ci-après:

OMI
4 Albert Embankment
Londres
SE1 7SR
Royaume-Uni

Tél: +44 (20) 7735 7611
Fax: +44 (20) 7587 3210
Email: info@imo.org
Web: www.imo.org

FIPOL
Portland House
Stag Place
Londres
SW1E 5PN
Royaume-Uni

Tél: +44 (20) 7592 7100
Fax: +44 (20) 7592 7111
Email: info@iopcfund.org
Web: www.iopcfund.org

Le Secrétariat des FIPOL met actuellement en place un site web consacré à la Convention HNS à l'adresse suivante :

http://www.hnsconvention.org

Le site ne sera disponible qu'en anglais dans un premier temps, mais les versions françaises et espagnoles seront disponibles en 2006.

Le Comité juridique de l'OMI a créé un Groupe de travail par correspondance chargé de l'aider à surveiller la mise en œuvre de la Convention HNS. La correspondance du Groupe et autres documents susceptibles de répondre à toute question concernant la mise en œuvre du régime peuvent être consultés sur son site web, à l'adresse suivante:

http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/hns.html

Le Comité juridique s'est également entendu sur une description générale de la Convention HNS, qui a été établie par le Groupe de travail par correspondance afin de donner des informations simples mais essentielles sur les questions clés qui relèvent de la Convention, et dont le texte peut être consulté sur le site web de l'OMI, à l'adresse suivante:

http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic_id=753

Le texte de la Convention HNS peut être acheté auprès de l'OMI à l'adresse ci-dessus et est également disponible sur le site web du Groupe de travail par correspondance.

11 GLOSSAIRE

Convention HNS	Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS)
Fonds HNS	Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses, c.-à-d. l'organisation instituée au titre de la Convention HNS
Convention de 1992 sur la responsabilité civile	Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
Convention de 1971 portant création du Fonds	Convention internationale de 1971 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	Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
Protocole portant création du Fonds complémentaire	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
Fonds de 1971	Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, c.-à-d. l'organisation instituée au titre de la Convention de 1971 portant création du Fonds
Fonds de 1992	Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, c.-à-d. l'organisation instituée au titre de la Convention de 1992 portant création du Fonds
Fonds complémentaire	Fonds international complémentaire d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, c.-à-d. l'organisation instituée au titre du Protocole portant création du Fonds complémentaire
FIPOL	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, c.-à-d. le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire
Convention d'Athènes	Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le Protocole de 2002 y relatif