



MESURES AUTRES QUE TECHNIQUES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT MARITIME DE QUALITÉ DES HYDROCARBURES

PROCEDURE DE DELIVRANCE EN ALLEMAGNE DES CERTIFICATS PREVUS PAR LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE

Document soumis par l'Allemagne

Résumé: Le présent document d'information énonce les procédures suivies par l'administration maritime de l'Allemagne lorsqu'elle délivre des certificats attestant qu'une assurance a été souscrite conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Mesures à prendre: Prendre note des renseignements fournis.

1 Introduction

- 1.1 Le quatrième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 a été créé pour trouver des 'mesures autres que techniques qui permettraient de promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures'.
- 1.2 À la première réunion du Groupe de travail tenue en mai 2006, la Présidente a déclaré que pour mieux promouvoir le transport maritime de qualité, il serait utile que tous les États aient des normes communes et qu'ils adoptent les mêmes contrôles et procédures applicables lors de la délivrance des certificats d'assurance. Elle a également encouragé les États à partager des informations sur les pratiques en vigueur (document 92FUND/A.11/28, 92FUND/WGR.4/3, paragraphe 7.2.5).
- 1.3 Les pratiques suivies en Allemagne dans ce domaine sont décrites ci-dessous.

2 Procédure de délivrance des certificats

- 2.1 La Convention de 1992 sur la responsabilité civile exige du propriétaire d'un navire transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison qu'il souscrive une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité en cas de dommages par pollution (paragraphe 1 de l'article VII de la Convention). L'autorité compétente de chaque État contractant délivre un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (paragraphe 2 de l'article VII de la Convention).

- 2.2 En Allemagne, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est entrée en vigueur le 30 mai 1996. Elle a été mise en application par la loi sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Ölschadengesetz) et l'Ordonnance sur la délivrance des certificats requis en matière de responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Ölhaftungsbescheinigungs-Verordnung). En vertu de ce texte de loi, les certificats requis par la Convention sur la responsabilité civile sont délivrés par le "Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie" (BSH) (Agence fédérale maritime et hydrographique), qui fait partie du Ministère des transports, de la construction et du développement urbain.
- 2.3 Pour obtenir un certificat délivré en vertu de la Convention, la demande doit en être déposée par écrit auprès du BSH et contenir certains renseignements concernant le propriétaire (nom, adresse du principal établissement) et le navire (nom, port d'immatriculation, jauge brute). De plus, le demandeur doit fournir la preuve d'une garantie financière se présentant d'ordinaire sous la forme d'une 'carte bleue' par laquelle un assureur confirme qu'une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux critères de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est en cours de validité. Pour les navires ne battant pas pavillon allemand, l'agent maritime résidant en Allemagne doit également joindre un mandat du propriétaire du navire. Le BSH fait payer une somme de €125 pour la délivrance initiale d'un certificat et de €85 pour toute délivrance ultérieure. On trouvera des renseignements complémentaires sur la procédure de délivrance desdits documents ainsi qu'un modèle de certificat aux annexes I et II respectivement.
- 2.4 Le certificat délivré en vertu de la Convention l'est pour une durée de 12 mois au maximum et ne s'étend pas au-delà de la durée de validité de la garantie financière. Le BSH peut supprimer le certificat s'il s'avère que les prescriptions obligatoires réglementant sa délivrance ne sont plus satisfaites ou que la personne qui a déposé la demande a fourni des renseignements inexacts ou incomplets.
- 2.5 Le paragraphe 2 de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile prévoit que les certificats délivrés en vertu de la Convention ne peuvent l'être que par un État Partie pour les navires immatriculés dans cet État partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou dans un État ne figurant pas parmi les États contractants. Les certificats ne peuvent être délivrés pour des navires immatriculés dans d'autres États Parties.
- 2.6 En 2006, le BSH a délivré en vertu de la Convention 29 certificats pour des navires immatriculés en Allemagne.

3 Sanctions

- 3.1 Si le propriétaire du navire contrevient aux dispositions de la loi sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures prescrivant qu'une garantie financière suffisante doit être en cours de validité, il se rend coupable d'un délit. Par conséquent, il peut faire l'objet d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à deux ans. En outre, le "See-Berufsgenossenschaft" supprime le certificat de sécurité du navire.
- 3.2 Si le propriétaire ne munit pas son navire d'un certificat délivré en vertu de la Convention ou si le capitaine ne l'a pas à bord ou ne peut le présenter sur demande, il sera passible d'une amende ne dépassant pas € 000. Par ailleurs, le transport de plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ou le transbordement d'hydrocarbures peut être interdit.
- 3.3 Un navire ne peut ni toucher ni quitter un port ou un terminal situé en Allemagne sans un certificat valide délivré en vertu de la Convention. La police maritime effectue des vérifications obligatoires à bord des navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac.
- 3.4 Depuis 1999, aucun navire allemand n'a été détenu dans un port étranger pour ne pas avoir présenté un certificat délivré en vertu de la Convention. Depuis 1993, aucun navire battant

pavillon étranger inspecté en Allemagne au titre du régime du contrôle de l'État du port n'a été détenu pour ne pas avoir présenté un certificat délivré en vertu de la Convention.

4 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

Le Groupe de travail est invité à prendre note des renseignements contenus dans le présent document.

* * *

ANNEXE I

Extrait du site www.bsh.de

Responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

1 La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969 assortie du Protocole de 1992 la modifiant est un traité international qui constitue le fondement juridique des demandes individuelles formées contre des personnes responsables de pollution maritime due à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant de pétroliers. Elle vise également les navires capables de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons qui transportent effectivement des hydrocarbures en tant que cargaison ou pour lesquels il reste à bord des résidus de ce transport. Aux termes de la Convention, les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement sont limitées au coût des mesures de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront et au coût des mesures raisonnables prises pour prévenir ou limiter la pollution. Ce texte s'applique non seulement au dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État partie à la Convention, mais aussi à sa zone économique exclusive. Le propriétaire d'un pétrolier est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la Convention à un montant total par événement calculé comme suit (depuis le 1er novembre 2003):

- 4,510 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités;
- pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, 631 unités de compte en sus du montant mentionné ci-dessus pour chaque unité de jauge supplémentaire;
- la limite maximale de responsabilité est de 89,77 millions d'unités de compte.

L'unité de compte est le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international. Cette unité est définie comme étant la somme des valeurs fixées pour quatre devises internationales (taux de change au début mars 2005: 1,16007 euro).

En République fédérale d'Allemagne, la Convention de 1992 est entrée en vigueur le 30 mai 1996. En août 2004, 101 États étaient devenus parties à la Convention.

2 Si l'assurance souscrite conformément à la Convention n'est pas suffisante, le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) créé en vertu du Protocole couvre la différence à hauteur d'un montant total de 203 millions d'unités de compte (depuis le 1er novembre 2003). Ce Fonds est financé par des contributions du secteur pétrolier dont le montant dépend du volume d'hydrocarbures importé. Un Fonds complémentaire qui doit être créé devra garantir une indemnisation (comprenant l'assurance et une couverture supplémentaire fournie par le Fonds de 1992) à concurrence de 750 millions d'unités de compte (environ 870 millions d'euros).

3 Il est de la responsabilité du propriétaire d'un navire de mer transportant une cargaison de plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac qui atteint ou traverse les eaux territoriales allemandes de veiller à ce qu'un certificat attestant qu'une assurance a été souscrite conformément à la Convention sur la responsabilité civile (certificat délivré en vertu de la Convention – également appelé 'carte bleue') se trouve à bord. La 'carte bleue' atteste qu'il existe une assurance ou autre garantie financière visant à indemniser les dommages par pollution, conformément à la Convention. Le propriétaire d'un navire de mer transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac se rend coupable d'un délit si ledit navire navigue dans la zone visée par la loi sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sans assurance en cours de validité. Dans de tels cas, les navires battant pavillon allemand perdent leur certificat de sécurité. Le propriétaire d'un navire qui ne munit pas celui-ci du certificat de sécurité obligatoire commet un délit administratif, de même que le capitaine qui ne l'a pas à bord ou ne peut le présenter sur demande. Ces délits peuvent être passibles d'amendes pouvant atteindre 5 000 euros. En outre, le transport de plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ou le transfert d'hydrocarbures peut être interdit. La police maritime effectue des vérifications obligatoires à bord de ces navires.

Les navires en provenance d'États non parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité, quand ils naviguent dans les eaux territoriales allemandes, doivent également avoir à leur bord un certificat délivré en vertu de la Convention qui couvre le montant fixé par celle-ci.

Les navires de mer allemands ainsi que les navires en provenance d'États non parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité qui se proposent de naviguer dans les eaux territoriales allemandes doivent être munis d'un certificat délivré en vertu de la Convention.

Les navires en provenance d'autres États contractants à la Convention de 1992 sur la responsabilité doivent être munis d'un certificat délivré par leurs États respectifs.

Un certificat requis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile délivré par un État contractant à ladite convention est reconnu par l'ensemble des autres États contractants.

Afin d'obtenir un tel certificat, il faut, pour que le navire soit assuré, que l'assureur (Club P&I - association de protection et d'indemnisation) émette une 'carte bleue' par laquelle il confirme à l'administration compétente d'un État contractant qu'une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux critères de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est en cours de validité.

Pour en faire la demande, la 'carte bleue', non transférable et qui comporte une référence au BSH, doit être présentée à ce dernier accompagnée de tous les renseignements concernant le navire. Pour les navires ne battant pas pavillon allemand, l'agent maritime résidant en République fédérale d'Allemagne doit joindre à la demande un (exemplaire de) mandat du propriétaire du navire. Le BSH fait payer une somme de €125 pour la délivrance initiale d'un certificat doté d'une durée de validité maximale de 12 mois, l'année d'assurance commençant le 20 février. Le montant est de €85 pour toute délivrance ultérieure. Le certificat n'est plus valable en cas de changement de propriétaire ou de pavillon du navire.

* * *

ANNEXE II

République fédérale d'Allemagne
Agence fédérale maritime et hydrographique

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

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

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Port d'immatriculation	Nom et adresse du propriétaire
---------------	-------------------------------	------------------------	--------------------------------

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Type de garantie
'carte bleue'

Durée de la garantie

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

Nom

Adresse

20 février 200x

Le présent certificat est valable jusqu'au.....

Délivré ou visé par le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne,
Agence fédérale maritime et hydrographique

Fait à Hambourg

le _____
(date)

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