

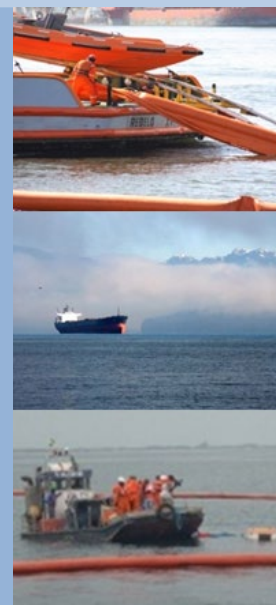
Atelier sous-régional sur la ratification et l'application des conventions internationales de l'OMI relatives à la préparation et à la lutte en cas de déversement d'hydrocarbures et au régime de responsabilité civile et d'indemnisation

Lomé, Togo
10 – 13 octobre 2023

Global Initiative for Western, Central and Southern Africa

Organisé par:

Ministère de l'Economie
maritime, de la pêche et de
la protection côtière



NOTE

Le présent document a été élaboré dans le cadre de l'Initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe (GI WACAF) à titre de contribution à la mise en œuvre du plan d'action biennal prévu par cette Initiative, à la suite de la contribution du Partenariat Régional pour la Conservation de la zone côtière et Marine (PRCM). Les désignations utilisées et la présentation du contenu dans le présent document ne sont pas l'expression d'une quelconque opinion de l'OMI ou de l'IPIECA concernant le statut juridique de tout État, territoire, municipalité ou zone ni de leurs autorités, ni concernant le tracé de leurs frontières ou limites.

This document can be downloaded from www.giwacaf.net/fr and for bibliographic purposes should be cited as follows:

IMO/IPIECA. 2023. Rapport de l'Atelier sous-régional sur la ratification et l'application des conventions internationales de l'OMI relatives à la préparation et à la lutte en cas de déversement d'hydrocarbures et au régime de responsabilité civile et d'indemnisation, Lomé, Togo. 40 pages.

L'Initiative Mondiale pour l'Afrique Occidentale, Centrale et Australe

Lancée en 2006, l'Initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe (GI WACAF) est un partenariat entre l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Ipieca, association mondiale d'études des questions environnementales et sociales du secteur pétrolier, pour renforcer la capacité des pays partenaires à se préparer et à lutter en matière de pollution par les hydrocarbures.

L'objectif du Projet GI WACAF est de développer et consolider les systèmes nationaux de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures de 22 pays d'Afrique occidentale, centrale et australe. Le Projet s'inscrit ainsi dans l'esprit des dispositions énoncées par la Convention Internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC 90).

Pour remplir sa mission, le Projet GI WACAF met au point et organise des ateliers, séminaires et exercices dont l'objectif est de communiquer sur les bonnes pratiques existantes dans tous les aspects de la préparation et de la lutte, en s'appuyant sur l'expertise et l'expérience provenant des gouvernements, de l'industrie et d'autres organisations exerçant dans ce secteur spécialisé. Pour préparer et mettre en œuvre ces activités, le Projet s'appuie sur un réseau dédié de points focaux issus des autorités nationales compétentes et des bureaux locaux de l'industrie pétrolière. La promotion de la coopération entre les différentes agences gouvernementales concernées, l'industrie pétrolière et l'ensemble des parties prenantes à l'échelle nationale, régionale et internationale est une composante clé du Projet lors de ces activités.

Le Projet GI WACAF est soutenu et financé par l'OMI et 7 compagnies pétrolières membres de l'Ipieca, à savoir Azule Energy, BP, Chevron, ExxonMobil, ENI, Shell, TotalEnergies.



ExxonMobil



Plus d'information est disponible sur le [site web du Projet](#).

Préambule

Les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sont particulièrement exposés aux risques de pollution en raison du trafic maritime ainsi que de l'exploration et de l'exploitation offshore de pétrole et de gaz. Ces activités d'exploration, d'exploitation et de transport maritime de pétrole et de gaz sont soumises à réglementation : une réglementation internationale à travers des conventions en particulier les conventions de l'OMI ; et une réglementation nationale qui pour une grande part vise à transposer en droit interne les dispositions des conventions internationales et à en assurer la bonne application.

Cette année, le GI WACAF maintient son soutien au Bénin, à la Guinée, à la Mauritanie et au Togo à travers une assistance juridique en deux temps.

Dans un premier temps, une revue à distance des législations nationales respectives relatives à la pollution par les hydrocarbures, à la responsabilité et à l'indemnisation a permis d'identifier de possibles lacunes des textes législatifs existants et de formuler des recommandations en vue de la transposition des conventions pertinentes de l'OMI dans la législation nationale et de leur mise en œuvre effective. Cet examen a donné lieu à un rapport remis à chaque pays.

Dans un deuxième temps, un atelier sous-régional, objet du présent rapport d'activité et seconde étape de cette assistance a eu pour objectif d'aider les décideurs politiques, les conseillers législatifs et/ou les rédacteurs, responsables de la mise en œuvre des conventions de l'OMI dans leur législation nationale, à comprendre les objectifs, les principes et les implications juridiques de certains instruments pertinents de l'OMI objets de cette activité (c'est-à-dire la Convention OPRC de 1990, la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soutes, la Convention LLMC de 1976/1996, la Convention CLC et la Convention portant création du Fonds de 1992), et de les guider sur les mécanismes législatifs qui devraient être appliqués lors de l'élaboration et de la mise à jour des législations nationales. L'atelier a contribué également à sensibiliser les participants à la manière dont l'Organisation élabore des règles internationales qui doivent ensuite être mises en œuvre dans les législations nationales, et à la manière dont ces règles sont modifiées.

Afin de mener à bien cette assistance juridique, le projet GI WACAF a mandaté la société ALLEGANS pour faire la revue des législations des 4 pays concernés et faciliter l'atelier sous régional.

Contacts principaux

Anaïs GUILLOU

Cheffe de projet GI WACAF (IMO / IPIECA)

Tel : 00 33 6 30 34 88 92

giwacaf-project@ipieca.org

Rim Al Amir

Coordinatrice de projet GI WACAF

giwacaf-project@ipieca.org

Formateurs et facilitateurs

Yann RABUTEAU

Juriste expert; réseau ALLEGANS

y.rabuteau@allegans.com

Karine BOUQUET-RABUTEAU

Avocate en droit maritime

avocat@bouquet-rabuteau.com

Executive summary

Title of the Workshop: Sub-regional workshop on the ratification and effective implementation of IMO conventions relating to oil spill response preparedness and response and to liability and compensation.

Hosted and organised by: Ministry of Maritime Economy, Fisheries and coastal Protection

Venue and date: The event was held at the Sancta Maria Hotel in Lome, Togo, from 10 to 13 October 2023. The program is included in the [Annex 1](#) of the Report.

Type of event: Sub-regional workshop. It gathered delegates from 3 french speaking member countries of the GI WACAF Project, in addition to Togo as the host country, namely Benin, Guinea and Mauritania.

Supported by:

- International Maritime Organization (IMO);
- IPIECA, the global oil and gas industry association for environmental and social issues;
- Ministry of Maritime Economy, Fisheries and Coastal Protection.

Number of participants: 16 participants were registered for this workshop. A list of participants is included in the [Annex 2](#) of the Report.

Summary: The overall objective of the workshop was to strengthen the capacity of the countries invited regarding legal and institutional aspects. The workshop provided delegates with:

- essential knowledge on the provisions and obligations associated with the ratification of the various IMO conventions related to pollution preparedness and response, and liability and compensation;
- thorough understanding of the technical context through which these conventions operate, in addition to knowledge on good practice on the effective implementation of the respective conventions;
- an understanding of the process of transposition into domestic law of the respective Conventions and the relevant issues to be addressed; and
- networking opportunities between delegates from the region to enhance regional cooperation.

The active participation and the expertise of all delegates were greatly appreciated and were key to the success of this workshop.

Recommendations: At the end of this workshop - and apart from the shared acknowledgement of the need to ratify or accede, depending on the case, to the reference Conventions - it appears that certain general recommendations could be expressed as well as specific recommendations for each country.

Table des matières

L'Initiative Mondiale pour l'Afrique Occidentale, Centrale et Australe	2
Préambule	3
Executive summary	5
1. Introduction	8
2. Objectifs de l'atelier	9
3. Programme de l'atelier	10
4. Lieu, dates et participants	10
5. Activités et présentations	10
5.1. Cérémonie d'ouverture	10
5.2. Photo de groupe	11
5.3. Activités.....	12
5.4. Cérémonie de clôture.....	18
6. Recommandations	19
6.1. Recommandations générales	19
6.2. Recommandations par pays.....	20
6.2.1 La République islamique de Mauritanie	20
6.2.2 La République du Togo	22
6.2.3 La République du Bénin.....	23
6.2.4 La République de Guinée	26
6.3. Procédure d'adhésion, suivi de l'information légale, et assistance à la transposition 28	
7. Conclusion	29
8. Annexes	30
8.1. Annexe 1 - Programme	30

8.2.	Annexe 2 – Liste des participants.....	33
8.3.	Annexe 3 –Allocution de bienvenue GI WACAF - Anaïs Guillou, Cheffe du projet GI WACAF.....	34
8.4.	Annexe 4 – Discours d'ouverture du Ministre de l'Economie maritime, de la pêche et de la protection côtière.....	36
8.5.	Annexe 5 –Allocution de clôture GI WACAF - Anaïs Guillou, Cheffe du projet GI WACAF.....	38
8.6.	Annexe 6 – Documents OMI relatifs à l'accès aux données IMODOCS :.....	39
8.7.	Annexe 7– Base textuelle utile à la rédaction des éléments de transposition en droit interne :.....	41

1. Introduction

Dans le cadre de la 9^{ème} Conférence régionale GI WACAF de novembre 2022, plusieurs délégations nationales ont exprimé le souhait de bénéficier d'un atelier sur le sujet de la ratification et de l'application des conventions internationales de l'OMI relatives à la préparation à la lutte, à la lutte en cas de déversement d'hydrocarbures et au régime de responsabilité et d'indemnisation. Cet atelier s'inscrit dans ce cadre et cherche à apporter une réponse aux problématiques soulevées.

Les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sont particulièrement exposés aux risques de pollution en raison du trafic maritime ainsi que de l'exploration et de l'exploitation offshore de pétrole et de gaz. L'ensemble de ces activités occupe une place très importante dans le développement économique de ces pays. Une pollution porterait un lourd préjudice à leur économie ainsi qu'à l'environnement. La mise en place d'un dispositif national pour prévenir et lutter contre toute forme de pollution liée à ces activités ainsi que pour la responsabilité et l'indemnisation est un impératif pour les gouvernements de ces pays.

Ces activités d'exploration et d'exploitation de pétrole et de gaz, le transport maritime sont soumises à réglementation : une réglementation internationale à travers des conventions en particulier les conventions de l'OMI ; et une réglementation nationale qui pour une grande part vise à transposer en droit interne les dispositions des conventions internationales et à en assurer la bonne application.

Des lois et règlements doivent transposer dans le droit national les dispositions imposées par les conventions internationales aux parties concernées (navires, installations portuaires, unités off-shore), ainsi que contenir des exigences spécifiques que les États peuvent imposer aux parties opérant dans les zones relevant de leurs juridictions. En particulier il appartient aux gouvernements d'établir les lois et les règlements concernant l'exploration et l'exploitation des ressources au large, pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution de l'environnement marin. Les principes des conventions de l'OMI relatives au régime de responsabilité et d'indemnisation doivent également être mis en œuvre dans la législation nationale.

L'élaboration et l'application de ces textes nationaux impliquent la contribution de différents départements ministériels selon leurs domaines de responsabilité respectifs. Dans les domaines de la prévention, la préparation, la lutte et la coopération contre les pollutions marines, ainsi que de la responsabilité et l'indemnisation, une définition claire des responsabilités et notamment des dispositions spécifiques pour la coopération et la coordination interministérielle est donc primordiale.

Aussi, la mise en place d'un système national de préparation à la lutte et de lutte est une condition sine qua non pour assurer une intervention rapide et efficace en utilisant ses propres ressources et/ou les ressources mobilisées par l'industrie ainsi que celles fournies par l'assistance internationale. La Convention OPRC, le Protocole OPRC/HNS et le Protocole « Prévention et situations critiques » de la Convention d'Abidjan exigent que les Parties maintiennent un système de préparation et d'intervention établissant des structures de préparation, de gestion et d'intervention immédiatement disponibles en cas d'évènement de

pollution. Cela implique que des lois et règlements fixent les responsabilités et désignent les autorités nationales compétentes responsables :

- a) De la préparation à la lutte ;
- b) Des interventions opérationnelles / de la lutte ;
- c) De la gestion de la coopération et de l'assistance internationale ; et,
- d) Des questions relatives à la responsabilité et à l'indemnisation.

La base juridique de l'action des autorités chargées des opérations d'intervention et des autorités chargées de leur apporter un soutien, notamment en matière de coopération et d'assistance internationale, est inscrite dans les dispositions pertinentes des conventions internationales et doivent figurer dans la législation nationale.

2. Objectifs de l'atelier

L'objectif principal de l'atelier répondant à une demande explicite des pays invités était de former les participants aux bonnes pratiques relatives à la ratification, à la transposition en droit national et à la mise en œuvre effective de certaines conventions relatives à la préparation, à la lutte, à la responsabilité et à l'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures, à savoir :

- La Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 1990)
- Le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole CLC de 1992)
- Le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992)
- La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention «Hydrocarbures de soute»)
- Le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC)

Dans le but de permettre aux participants (les décideurs politiques, les conseillers législatifs et/ou les rédacteurs, responsables de la mise en œuvre des conventions de l'OMI dans leur législation nationale,) :

- a) De comprendre les objectifs, les principes et les implications juridiques des conventions susmentionnées,
- b) De comprendre les mécanismes législatifs qui devraient être appliqués lors de l'élaboration et de la mise à jour des législations nationales,

- c) D'être sensibilisés à la manière dont l'Organisation élabore des règles internationales qui doivent ensuite être mises en œuvre dans les législations nationales, et à la manière dont ces règles sont modifiées.

3. Programme de l'atelier

L'atelier a duré 4 jours. Le programme est disponible en [Annexe 1](#) du présent rapport.

4. Lieu, dates et participants

L'atelier a eu lieu à l'hôtel Sancta Maria à Lomé au Togo, du mardi 10 au vendredi 13 octobre 2023 avec l'appui technique et financier de l'OMI et de l'IPIECA.

Le ministère de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière s'est chargé de l'organisation générale de l'atelier et de l'accueil des participants.

Parmi les 16 participants, 6 délégués internationaux venaient du Bénin, de Guinée et de Mauritanie. Les participants togolais provenaient essentiellement de la Direction des Affaires maritimes du ministère de l'Économie maritime, de la pêche et de la protection côtière (DAM/MEMPPC) mais aussi du ministère de l'Environnement.

La liste détaillée des participants est jointe en [Annexe 2](#) du présent rapport.

5. Activités et présentations

5.1. Cérémonie d'ouverture

La cérémonie d'ouverture s'est déroulée le mardi 10 octobre 2023 à partir de 09h30 en présence du Ministre de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière. Les discours se sont suivis dans l'ordre ci-dessous :

- Allocution de bienvenue de Madame Anaïs Guillou, Cheffe du Projet GI WACAF,
- Discours d'ouverture de Monsieur le Ministre de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière.

Les allocutions respectives des intervenants cités ci-dessus sont attachées en [Annexes 3 et 4](#) du présent document.

La cheffe du projet GI WACAF a fait un bref historique du Projet et a rappelé ses principales missions ainsi que les défis communs aux pays rassemblés (exploration et production d'hydrocarbures, trafic maritime croissant au large des côtes). Enfin, elle a abordé l'importance d'avoir un cadre réglementaire et institutionnel solide et adéquat, ce qui passe notamment par la bonne transposition des conventions de l'OMI en droit national.

Le Ministre a rappelé que de nombreux pays, conscients de tous les enjeux sécuritaires dans l'environnement des transports maritimes internationaux, ont renforcé leur arsenal juridique en termes de prévention et de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures avec

comme objectif pour les Gouvernements ratifiant les conventions de l'OMI de mieux protéger l'environnement marin, d'empêcher et de réduire au minimum la pollution marine puis de faciliter le règlement des litiges en cas de sinistre d'un navire. Il a ensuite insisté sur les difficultés constatées dans la mise en œuvre effective de certaines d'entre elles et l'importance de l'atelier à venir pour former les participants aux bonnes pratiques relatives à leur ratification et à leur transposition en droit national.

5.2.Photo de groupe

Une photo de groupe avec le Ministre a été prise à l'issue de la cérémonie d'ouverture.



5.3. Activités

Les présentations et les interventions ont été faites en français et sont synthétisées ci-dessous.

JOUR 1: Mardi 10 octobre 2023

Session 1 : Introduction de l'atelier

Mme Anaïs Guillou, Cheffe du projet GI WACAF

Mme Anaïs Guillou a présenté brièvement les objectifs généraux du projet GIWACAF et les rôles respectifs de l'OMI et de l'APIECA. La cheffe de projet a ensuite présenté l'atelier et l'exercice en cours, souligné les objectifs et présenté les résultats attendus.

Session 2 : Le contexte régional : présentation des situations nationales

Bénin – M. Guy AGUEHOUNDE (Direction des Affaires Portuaires, Maritimes et Fluvio-lagunaires)

Guinée – M. Ibrahima N'GAY (ministère de l'Environnement)

Mauritanie – M. El Vadil SIDATTY (Agence Mauritanienne des Affaires Maritimes)

Togo – N'Hôboutoun SANTA (Direction des Affaires maritimes du ministère de l'Économie maritime, de la pêche et de la protection côtière)

Les délégués nationaux ont chacun présenté le cadre juridique et institutionnel de leur pays et présenté la situation nationale concernant la ratification et la mise en œuvre des conventions étudiées. Cette séance a permis de dresser un premier bilan et d'échanger sur les difficultés et défis communs.

Session 3: Rappel synthétique des principes de transposition des conventions internationales

L'équipe de consultants a présenté les grands principes d'intégration en droit interne des engagements internationaux des Etats ainsi que les enjeux juridiques liés. Les définitions juridiques des termes clés ont été rappelées et précisées par référence à la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des Traités (Convention, traité, protocole, signature, adoption, acceptation & approbation, ratification, adhésion, entrée en vigueur, réserves, modifications, amendements (...)).

Cette approche didactique a permis de disposer d'une base de connaissances et de compréhension commune et partagée, tout en identifiant quelques points à approfondir pour la suite de l'atelier, ainsi que des premiers éléments de recommandations. Cette session 3 a donné lieu à de nombreux échanges de la part de l'ensemble des délégations.

Session 4 : Rappel du contexte juridique international et distinctions de principe

Il était important de poser le contexte de l'évolution du droit international en matière de Droit de la mer et de droit des activités maritimes, afin de constater la grande diversité des instruments internationaux existants (sécurité maritime, transport, formation, protection du milieu marin...) ainsi que des droits et obligations liés (contrôle, assurances, intervention...) pour les Etats et les acteurs du maritime.

Ces éléments ont permis de constater en quoi les 5 Conventions objets de l'atelier, répondent à des besoins précis en matière de pollutions marines, de protection du milieu marin, et selon quels principes.

Session 4 : Présentations détaillées des 5 Conventions objets de l'activité

Cette session avait pour objet de présenter chacune des Conventions étudiées en rappelant le contexte d'élaboration du texte, ses objectifs et éléments caractéristiques, tout en soulignant certains éléments de définition et les points de vigilance quant à leur mise en œuvre concrète.

Ainsi, la Convention OPRC 1990 et le Protocole HNS de 2000 ont été présentés, avant d'étudier la Convention sur la limitation de responsabilité civile en matière de créances maritimes LLMC de 1976 et son Protocole de 1996, puis les Conventions sur la responsabilité civile en cas de pollution accidentelle par hydrocarbures par un navire citerne CLC 1969 et 1992, la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et enfin les Conventions créant les Fonds internationaux d'indemnisation des dommages dus aux pollutions accidentelles par les hydrocarbures, Fipols 1971 et 1992 ainsi que le Protocole portant création d'un Fonds complémentaire au Fipol, de 2003.



JOUR 2 : Mercredi 11 octobre 2023

Session 4 (suite) : Présentations détaillées des 5 Conventions objets de l'activité

Dans la continuité de la matinée, cette session a permis de revenir sur les distinctions entre les différents régimes existants et l'importance de transposer et de préciser en droit interne certains des points clés, comme l'obligation d'assurance – et ses sanctions – ou encore les modalités de constitution des fonds de limitation de la responsabilité des propriétaires des navires visés par les textes.

Session 5 : Eléments de distinction et précisions juridiques préalables – Session interactive

En introduction de la session dédiée aux approches par pays, cette session organisée sous forme de questions / réponses avait pour objet de poser des éléments de précisions juridiques comparés entre chaque Etat participant. Ainsi, les notions de « pollutions marines », « responsabilité civile », « responsabilité pénale », mais également les pratiques d'assurances maritimes, de règlement amiable, de recours juridictionnels, notamment, ont été approchées par référence aux droits internes pour constater les points communs et les différences existants entre pays.

L'idée étant de constater – ensemble - l'intérêt de disposer de références communes posées par les Conventions internationales.

Session 6 : Approches pays « Objectif : disposer d'une législation nationale conforme à ses engagements internationaux »

Cette session a constitué une étape importante dans le travail d'analyse des situations nationales, du constat des éléments à améliorer et des recommandations à intégrer pour une transposition effective. Ainsi, il s'agissait pour chaque pays de répondre aux points suivants :

- Où en sommes-nous (ratification, adhésion, application effective) ?
- Ce qui a été fait / Ce qu'il reste à entreprendre pour être partie à telle Convention, y adhérer, Comment faire ?
- Comment mettre en œuvre en droit national telle Convention ?
- Quels sont les problèmes rencontrés ? Comment les résoudre ?

Pour cette session la base de travail partagée était constituée des différents rapports pays tels que rédigés et transmis aux référents pays. La parole a été donnée à chaque délégation en s'appuyant sur la base « Status of Treaties » de l'OMI comme référence officielle (à date).

A l'issue de cette session des remarques ont été exprimées à l'égard de la communication des différentes phases de ratification, d'adhésion ou de transposition des Conventions entre les Etats et l'OMI, ou encore d'accès aux informations légales. Les ressources accessibles en ligne via la base IMODOCS et les procédures de consultations de la situation de chaque état vis-à-vis des Conventions ont donc été rappelées (conformément aux informations exposées pendant le webinaire d'avril 2023 et également mentionnées dans les rapports pays).

Un développement spécifique sera consacré à cette question (9.6).

Session 7 : Cas d'étude – Un exemple d'application des Conventions et de l'importance d'une transposition complète : l'Erika

Après la session de diagnostic cette session a proposé de constater en quoi une transposition adaptée et effective des Conventions pertinentes permettait de sécuriser les aspects juridiques de la gestion des suites d'une pollution accidentelle par hydrocarbures à partir d'un navire. A cet égard, la référence au naufrage et à la pollution du navire citerne « Erika » en décembre 1999 au large des côtes atlantiques de la France est exemplaire.

Cette présentation a mis en évidence les difficultés liées aux questions de conventionalité et de conformité entre le droit national et les conventions internationales applicables, de même que leurs conséquences dans la recherche des responsabilités (civiles et pénales), ainsi que pour les indemnisations des dommages par pollution. De plus, cette session a permis de souligner la simplicité et l'efficacité des procédures d'indemnisation amiables (P&I clubs et Fonds) par rapport aux procédures juridictionnelles, et l'intérêt d'y avoir recours.

JOUR 3 : Jeudi 12 octobre 2023

Session 8 : Le droit d'intervention face à une pollution ou un risque de pollution accidentelle en mer

Au regard des échanges avec les délégations, il est apparu que des précisions sur les possibilités d'interventions de l'Etat en mer, et en particulier en haute mer, étaient attendues notamment vis-à-vis des principes de la Convention OPRC (coopération, signalement, préparation). Ainsi, cette session a rappelé les différents cadres juridiques internationaux existants en matière d'intervention sur un navire en situation d'accident et présentant une menace de pollution (par hydrocarbures). Un focus a été fait sur la Convention INTERVENTION de 1969 et sur les dispositions de la Convention UNCLOS de 1982 sur ce point.

Session 9 : Introduction aux exercices

La matinée de la 3eme journée a ensuite été complétée par une introduction aux différents exercices pratiques destinés à travailler les éléments utiles à la transposition effective des Conventions de référence. Ainsi, un panorama des différents acteurs impliqués et des notions juridiques mises en œuvre en cas de pollutions par hydrocarbures à partir d'un navire citerne, ou par fuel de soute, a été dressé : armateur, affréteur, assureurs (P&I clubs et organismes experts), typologie des assurances, gestion nautique et commerciale du navire...

Un point a ensuite été fait sur la notion centrale de « dommage par pollution » à partir des définitions des Conventions de référence pour en préciser les contours. Cela a également donné lieu au constat que tous les dommages potentiellement consécutifs à un déversement d'hydrocarbures n'étaient pas recevables et, surtout, qu'en dehors des Conventions CLC /

Fipol et Bunker, leurs conditions de recevabilité et leurs évaluations pouvaient considérablement varier en fonction des droit nationaux.

Ensuite, la procédure « type » d'une demande d'indemnisation au titre des Conventions a été présentée en soulignant la typologie des dommages recevables et les différents éléments du processus d'instruction du dossier.

Enfin, une méthodologie de montage d'une demande d'indemnisation a été partagée avec les délégations sur la base des références publiées par les Fonds : Manuels et Guides de demande d'indemnisation édités par les Fipols, notamment.

Les exercices à suivre ont été présentés ainsi que la méthodologie applicable et les attendus de cette mise en situation.

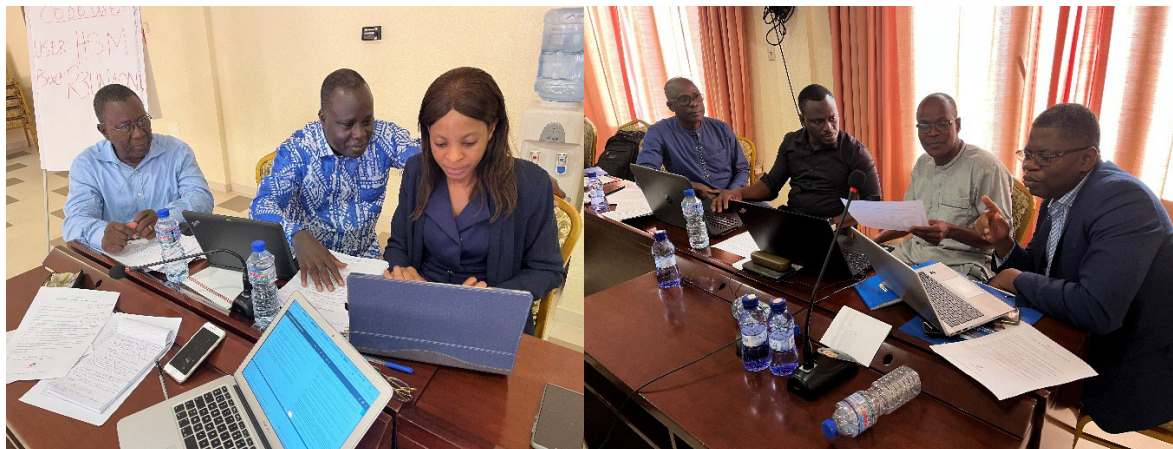
Session 10 : Exercice pratique et mise en situation – Scenario 1

« Le cas du naufrage et de la pollution d'un navire citerne au large des côtes nationales ».

L'objectif était de partager avec les délégations participantes les modalités de gestion juridiques, administratives et financières, d'une pollution accidentelle par hydrocarbures à partir d'un navire citerne au regard de leur droit interne et des Conventions pertinentes – ici : CLC 1969 et 92, Fipol 1971 et 1992, OPRC 1990, et d'échanger sur les constats. Le travail a été effectué par groupes et par Etat.

Afin de structurer cet exercice, chaque groupe devait répondre à une série de questions en argumentant par référence au droit applicable. A l'issue d'un temps de préparation, un représentant restituait le résultat du travail de groupe. Les éléments de référence étaient les suivants :

- Diagnostic de la situation :
 - Quelles dispositions internationales devraient s'appliquer ?
 - Sont-elles effectivement applicables à la situation nationale ?
 - Quels dispositifs internes doivent être mis en œuvre, par qui ?
- Etablir un plan d'action pour chaque cas (Qui ? Quoi ? Comment ?) :
 - Mesures à prendre (ce qu'il faut faire à court, moyen, long terme), pour garantir les droits à réparation ;
 - Quels sont les dommages ? (typologie, inventaire, recevabilité ?) ;
 - Pour gérer les demandes d'indemnisation (nationales, locales, publiques et privées, qui ?) ;
 - Mettre en place les procédures, y compris des recours juridictionnels ;
 - Suis-je en mesure de répondre à toutes les questions (compléter les formulaires ; qui?)
- Identifier les points de blocage, les incertitudes à résoudre et les évolutions nationales à entreprendre
 - Dans sa législation / réglementation
 - Auprès des instances (OMI, Sec. des Conventions...)



JOUR 4 : vendredi 13 octobre 2023

Session 11 (suite et fin) : Exercice pratique et mise en situation – Scenario 1

Cette session a donné lieu à la restitution des exercices sur le scénario 1.

Session 12 : Exercice pratique et mise en situation – Scenario 2

« Pollution par fuel de soute d'un navire vraquier ».

Ce deuxième exercice était dédié à la situation d'une pollution du littoral de l'Etat à la suite de l'échouement d'un navire vraquier et au déversement de son fuel de soute et des différents hydrocarbures embarqués (huiles, graissage...).

Il s'agissait selon la même méthode que dans l'exercice 1, de répondre à la même série de questions et de mises en situation, toutefois au regard de la Convention Bunker 2001 applicable en l'espèce, ou d'autres cadres juridiques pertinents.



Session 13 : Debriefing sur les exercices

Ces deux séries d'exercices appliqués à des situations de déversements d'hydrocarbures relevant des Conventions objets de l'atelier, ont donné lieu à des échanges précis et

argumentés, et souligné l'intérêt d'une transposition effective des dispositions de ces mêmes Conventions.

La préparation à la gestion des différents aspects juridiques liés à la mise en œuvre des mécanismes des Conventions a également été soulignée, et exprimée comme une attente réelle de la part des délégations.

Surtout, chaque Etat, selon la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion de la Convention en cause, a pu constater les limites de sa propre législation / réglementation, et de la structure des services compétents, en matière de coopération, de responsabilité civile et d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures.

Toutes les délégations présentes ont souligné leur volonté de s'engager et / ou d'accélérer les processus d'adhésion et d'application effectives des Conventions de référence. La nécessaire adaptation de certains éléments de droit interne pour assurer la mise en œuvre efficiente des dispositions des Conventions a également été partagée.

5.4.Cérémonie de clôture

L'atelier s'est terminé par la remise des diplômes et d'une clé USB rassemblant :

- Les présentations et allocutions de la semaine,
- Des documents permettant d'approfondir certaines thématiques abordées lors des présentations théoriques,
- Les dispositions réglementaires de l'OMI relatives aux thématiques abordées,
- Le programme, les discours et les photos prises lors des différentes phases de cet atelier.

Mme Anaïs Guillou a ensuite remercié les participants et organisateurs pour leur disponibilité et leur professionnalisme et a insisté sur le fait que cet atelier a été une belle réussite tant du point de vue de son organisation que des progrès qu'il aura permis pour l'amélioration du cadre juridique et institutionnel des pays invités.

L'atelier s'est conclu par une allocution de M. *Ismaël Komi KODJO*, *Directeur de cabinet* de Monsieur le Ministre de l'Economie Maritime de la pêche et de la protection côtière, qui a remercié les participants et a tenu à souligner la qualité des échanges et du travail accompli lors de cet atelier. Il a rappelé que la transposition des conventions et leur mise en œuvre effective nécessite l'implication de tous et la coordination de toutes les parties prenantes. Il a également tenu à féliciter et remercier les experts pour leur accompagnement technique.

6. Recommandations

6.1. Recommandations générales

Il apparaît à l'issue de cet atelier – et en dehors du constat partagé de la nécessaire ratification ou adhésion, suivant les cas, aux Conventions de référence – que certaines recommandations générales doivent être exprimées, avant de compléter ce rapport par des recommandations spécifiques à chaque pays.

Ainsi, de manière générale, s'agissant des mécanismes de mise en œuvre de la limitation de responsabilité civile des propriétaires de navires concernés, il est recommandé que les Etats précisent en droit interne les procédures applicables en cas de sinistre relevant des Conventions LLMC, CLC, Fipol et Bunker. En effet, les modalités de constitution du fonds de limitation du propriétaire, devant quelles juridictions, et avec quelles garanties, s'imposent comme des éléments de sécurité juridique dans la gestion de l'indemnisation. Cette nécessité a été constatée et partagée durant l'atelier par l'ensemble des participants.

De même, les procédures de délivrance et les durées de validité des certificats d'assurance exigés – ou non - par les Conventions pour couvrir la responsabilité civile en cause doivent être précisées en droit interne. L'Etat peut à cet égard déléguer la délivrance de ces certificats à des organismes habilités conformément à son droit interne, et doit en contrôler les conditions d'application. Dans ce cas, les conditions d'habilitation de ces organismes doivent être notifiées à l'OMI.

Les Conventions CLC, Fipol et Bunker, proposent en annexe du texte principal un modèle de certificat qui peut être utilement repris par les Etats signataires pour satisfaire aux exigences des conventions et assurer, ainsi, une uniformité en pratique.

Il est rappelé que lorsqu'une assurance n'est pas exigée (le cas de la Convention LLMC qui impose la constitution d'un fonds de limitation mais pas l'assurance correspondante au montant de la limitation), l'Etat peut définir le cadre (loi ou règlement) de l'exigence d'une telle garantie financière.

Les sanctions (administratives, pénales...) du non-respect des obligations issues des Conventions ont tout intérêt à être précisées en droit interne – conformément aux dispositions des Conventions.

C'est le cas, par exemple, face au défaut /non-présentation du certificat d'assurance ou de la garantie financière exigée au titre de la Convention CLC de 1969 et de 1992, ou encore de la non-transmission du rapport d'hydrocarbures requis par la Convention Fipol de 1992 (financement du Fonds). Les Etats doivent donc mettre en place les conditions du contrôle de ces documents, certificats et obligations, à l'égard de tous les navires qui touchent leur territoire, notamment en habilitant et formant le personnel national de contrôle à ce titre.

Les États doivent également s'assurer que les limites de responsabilité des conventions telles qu'amendées ont été effectivement transposées dans la législation nationale. Un suivi et une veille juridique dédiés par les administrations maritimes concernées sont en conséquence indispensables.

Plus largement, il est recommandé à chaque Etat participant, sur la base des rapports nationaux remis avant l'atelier et des échanges menés pendant l'atelier sous-régional, de procéder à un diagnostic plus approfondi de son droit interne de la responsabilité civile et des juridictions compétentes en cas de pollutions marines, afin de garantir la mise en œuvre complète des dispositions des Conventions. Cela permet également de prévenir une insécurité juridique préjudiciable à l'indemnisation des dommages couverts par les Conventions. En effet, des incertitudes et des contradictions semblent subsister dans certaines codifications nationales. Ces éléments ont été identifiés dans les rapports pays et soulignés au cours des échanges lors de l'atelier. Ces points sont également repris dans les recommandations par pays ci-après (6.2).

En ce qui concerne la Convention OPRC, il apparaît que les objectifs et principes de la Convention sont bien identifiés par les Etats en termes de gestion de crise, néanmoins le niveau d'intégration effective des dispositions de la Convention varie sensiblement (plans d'urgence, autorités compétentes, rapports d'incidents, modalités de coopération). De manière générale, la référence expresse aux dispositions de la Convention OPRC gagnerait à être intégrée dans les dispositifs nationaux de certains pays (certains Etats étant plus avancés en la matière, Cf. rapports pays).

Ainsi, le droit national doit désigner les autorités nationales compétentes et préciser leurs attributions en matière de préparation à la lutte et de lutte elle-même. En fonction de l'organisation administrative nationale, des textes réglementaires doivent également préciser comment la coopération, la coordination et le suivi des services responsables de la préparation et de l'intervention sont assurées.

De même les plans d'urgence visés par la Convention OPRC doivent faire l'objet de dispositions internes spécifiques pour permettre de les rendre obligatoires auprès des exploitants d'unités offshore d'hydrocarbures et des autorités portuaires sous juridiction nationale (mer territoriale et ZEE), tout en assurant leur coordination avec les plans nationaux.

S'agissant des principes de coopération visés par la Convention OPRC et pour s'assurer de la disponibilité des matériels de lutte en cas de pollution, il est important de prévoir des accords ou procédures communes avec les industriels du secteur pétrolier.

6.2.Recommandations par pays

6.2.1 La République islamique de Mauritanie

Pour mémoire, les recommandations initiales ont été formulées dans le rapport pays transmis en septembre 2023.

Dans le rapport pays transmis aux points de contact pour la Mauritanie, certaines interrogations ont été soulignées, et qui ont pu être précisés dans les retours écrits communiqués aux consultants, mais aussi partagés oralement durant l'atelier.

Sur le nécessaire suivi des propositions d'amendements aux limites de responsabilité des propriétaires de navire au titre de la Convention CLC 1992 et, plus généralement de la veille juridique nécessaire à la mise à jour de la législation nationale, la délégation a rappelé que

la situation des administrations maritimes, au statut de service public et aux moyens financiers et effectifs limités, est aujourd'hui pénalisante.

Ainsi, ces structures peinent à prendre part aux réunions et à suivre l'évolution de la mise en œuvre des conventions.

Nous avons pu noter que la création de l'Agence Mauritanienne des Affaires Maritimes (AMAM) dotée d'une cellule des affaires juridiques et des conventions internationales, rattachée au directeur général de l'agence, est l'expression d'une volonté politique de corriger les failles et insuffisances constatées dans les domaines de la protection du milieu marin et de la sécurité maritime.

La Mauritanie a souligné être pleinement engagée sur cette voie.

Concernant la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Bunker 2001), il a été constaté en réponse au questionnaire et dans les recherches sur la situation nationale que ce texte est déjà visé dans le Code de la Marine Marchande, alors que la Mauritanie n'y a pas adhéré.

Face à ce constat, la délégation nationale a précisé que l'introduction de certaines dispositions de la Convention Bunker 2001 dans la loi devaient être interprétées comme une adaptation du droit national afin de protéger les eaux contre une pollution issue des navires fréquentant les zones sous juridiction nationale.

Cette introduction a été utile pour faire face à une pollution par hydrocarbures de soute d'un navire arborant un pavillon dont le pays n'est pas partie à la Convention ; le litige est actuellement pendant devant le tribunal de Nouakchott (à date). Selon la délégation nationale, l'incorporation de certaines dispositions de la convention de 2001 dans la Loi n° 029-2013 portant Code de la Marine Marchande a ainsi constitué un support juridique pour l'action en justice à l'encontre de l'armateur et de l'affrètement du navire pollueur.

Néanmoins, les échanges durant l'atelier ont souligné la fragilité juridique et le risque de contentieux à l'issue défavorable en termes d'indemnisation des dommages consécutifs à ce type de déversement par fuel de soute. La seule mention à la Convention et la reprise textuelle de certaines de ses dispositions ne valent pas transposition, et encore moins adhésion à la Convention.

Ainsi, il est recommandé que la Mauritanie adhère effectivement à la Convention Bunker de 2001.

La délégation nationale a confirmé que la procédure d'adhésion est indispensable et que le processus est en cours pour la Convention Bunker 2001 (*pour information* : c'est également le cas pour la Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves).

Durant l'atelier, il a été rappelé qu'une série d'événements de mer dans les eaux territoriales de la Mauritanie a été déterminante dans l'engagement effectif du processus d'adhésion. La réforme institutionnelle en cours doit permettre d'améliorer les conditions d'adhésion et de transposition effectives des conventions internationales.

L'exercice pratique (scénario 2) a également mis en évidence le besoin de clarification au niveau national du traitement juridique face à une pollution par fuel de soute, ainsi que la

précision des modalités d'assurance et de constitution de la garantie financière exigée par la Convention (comme rappelé en recommandations générales, supra).

La Mauritanie n'a pas adhéré à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC 1976) ni au Protocole de 1996 modifiant la Convention LLMC 1976.

La Convention LLMC 1976 fait pourtant déjà l'objet d'une section dédiée dans le Code de la Marine Marchande.

Il est en conséquence recommandé d'y adhérer formellement afin de sécuriser juridiquement la couverture assurantielle des dommages causés par les navires à l'origine de sinistres n'entrant pas dans le champ des conventions dédiées aux hydrocarbures. La délégation a confirmé que le processus d'adhésion à la Convention LLMC 1976 était en cours.

Le Chapitre 5, les Sections 1 et 2 du Code de la Marine Marchande pourront ensuite être mis à jour pour intégrer dans leurs rédactions les dispositions de la Convention LLMC en vigueur.

A l'occasion de l'adhésion formelle à LLMC 1976, il est recommandé de ne ratifier que le Protocole de 1996, plutôt que la Convention mère et le Protocole, étant donné que le Protocole prévoit des montants de limitation nettement plus élevés que ceux de la Convention en ce qui concerne les créances maritimes pour mort ou lésions corporelles et pour d'autres créances. En outre, En vertu de l'article 9 1) du Protocole LLMC de 1996, la Convention et le Protocole sont, entre les Parties au Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument. En outre, l'article 9 2) du Protocole LLMC de 1996 prévoit ce qui suit : "*Un État qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention est lié par les dispositions de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole à l'égard des autres États Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention à l'égard des États Parties uniquement à la Convention.*" (Voir sur ce point les développements 3.4-9 du Rapport national),

La Mauritanie a souligné que le diagnostic national était compris et partagé et que la Loi n°029-2013 était bien en cours de révision et d'adaptation, notamment au contexte institutionnel, pour apporter les mesures correctives aux insuffisances identifiées.

6.2.2 La République du Togo

Pour mémoire, les recommandations initiales ont été formulées dans le rapport pays transmis en septembre 2023.

La République du Togo n'a pas communiqué d'éléments en retour à la transmission du rapport sur la situation nationale. Les éléments de réponse et les précisions attendues ont en conséquence été communiqués oralement par la délégation nationale pendant l'atelier sous-régional.

Ainsi, s'agissant de la Convention OPRC de 1990, à laquelle il a adhéré en 2012, le Togo, qui dispose de l'ensemble des données de transposition intégrées dans le Code de la Marine Marchande, a souligné le besoin de formation dédiée à la mise en œuvre des objectifs de la Convention à destination de l'autorité maritime nationale et des services compétents. Suite aux recommandations exprimées dans le rapport national, la délégation a confirmé la volonté

d'adhérer au Protocole HNS de 2000, qui est par ailleurs déjà visé dans le Code de la Marine Marchande.

Le Togo n'a pas adhéré à la Convention LLMC de 1976 or le Code de la Marine Marchande y fait référence à l'article 117 en précisant que : « *Les limites de la responsabilité du propriétaire de navire résultant de l'application des dispositions de la présente section sont celles établies par la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes signée à Londres le 19 novembre 1976, amendée en 1996* ».

A la suite des recommandations exprimées lors de l'atelier sous-régional, les représentants présents ont partagé le constat de cette incohérence et ont annoncé s'engager dans l'examen de la procédure pour adhérer directement au Protocole de 1996 à la Convention LLMC de 1976 et, ainsi, mettre à jour les dispositions du Code de la Marine Marchande.

La délégation du Togo a également confirmé que la procédure d'adhésion à la Convention Fipol de 1992 était bien en cours et suivie par les services des affaires maritimes. Les dispositions de la Convention Fipol de 1992 pourraient ensuite être utilement intégrées en complément à l'article 515 du Code de la Marine Marchande, qui fait déjà référence aux procédures devant le Fipol.

Comme cela a été rappelé cette adhésion constituerait, de plus, le préalable nécessaire à une éventuelle adhésion au Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire au Fipol.

Le Togo est le seul des 4 Etats participants à avoir adhéré à la Convention Bunker de 2001, néanmoins le Code la Marine Marchande devrait préciser les conditions de mise en œuvre des dispositions de la Convention insuffisamment transposées jusqu'ici. Il est ainsi recommandé de compléter les dispositions des articles 516 et 517 du Code (certificats d'assurance, modalités de contrôle et sanctions, procédure...). Les représentants ont conscience de ce manque de précision et ont déclaré s'engager dans le travail nécessaire.

6.2.3 La République du Bénin

Pour mémoire, les recommandations initiales ont été formulées dans le rapport pays transmis en septembre 2023.

Le Bénin a bien adhéré à la Convention OPRC de 1990, mais pas à son Protocole HNS de 2000 et, si les dispositions nationales envisagent les objectifs de la Convention indirectement (Code Maritime, loi-cadre sur l'environnement de 1999, Cf. rapport pays), nous n'avons pas identifié de textes spécifiques concernant la transposition de la Convention OPRC.

Les points de contacts ont pu préciser à cet égard que le décret n°2006-202 du 08 mai 2006 portant approbation du Plan national d'intervention d'urgence en cas de pollution marine accidentelle par les hydrocarbures, constitue le cadre de transposition attendu. Selon eux le processus d'actualisation du Plan est en cours et sera achevé avec la mise en place de la politique nationale d'utilisation de dispersants. Néanmoins une fois cette mise à jour effectuée, il est recommandé de procéder aux compléments nécessaires dans le Code

Maritime (aux articles 55 et suivants par exemple) afin de viser expressément la Convention OPRC.

Comme indiqué dans le rapport national, s'agissant de la Convention LLMC de 1976 à laquelle le Bénin a adhéré en 1985, une mise à jour des dispositions du Code Maritime est attendue pour bien intégrer les dispositions de LLMC en lieu et place de celles de la Convention de 1957 et éviter toutes confusions. En effet dans sa rédaction actuelle, le Code Maritime semble faire référence à l'ancienne Convention de Bruxelles de 1957 sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires.

Les Conventions de 1976 et de 1957 étant différentes, il serait profitable de modifier les articles 140 à 150 du Code afin d'intégrer l'ensemble des dispositions de la Convention LLMC de 1976.

Dans les retours effectués sur la base du rapport national mais également pendant l'atelier sous-régional, le Bénin a confirmé avoir bien noté ce besoin, et que des précisions aux dispositions concernées étaient effectivement souhaitables pour mettre en application le régime de la Convention LLMC.

Afin de disposer d'une base méthodologique pour transposer ces dispositions, il est recommandé de s'inspirer, par exemple, de la rédaction du Titre II du Livre premier du Code des Transport français et en particulier des articles L. 5121-1 à L.5121-11 (Cf. infra 5.5.3 et Annexes).

De même l'adhésion au Protocole de 1996 à la Convention OPRC a été annoncée comme étant en cours afin de bénéficier des montants de limitation plus élevés que ceux de la Convention de 1976 en ce qui concerne les créances maritimes pour mort ou lésions corporelles et pour d'autres créances. Ainsi, l'adhésion au Protocole de 1996 pourrait être l'occasion de procéder à la mise à jour complète du dispositif national en matière de limitation de créances maritimes.

Le Bénin a adhéré à la Convention CLC de 1992 ainsi qu'à la Convention sur le Fipol de 1992. Néanmoins comme cela a été signalé, des incohérences subsistent dans le droit national et dans le Code Maritime et qui fragilisent l'effectivité de la transposition de ces Conventions.

Ainsi, il s'agit de compléter le Code Maritime à partir de l'article 62 en visant expressément les dispositions de la Convention CLC de 1992 et de préciser, notamment, les conditions du droit pour le propriétaire de navire de limiter sa responsabilité, et dans quels cas il perd le bénéfice de ce droit (preuve que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement).

Le Bénin a déclaré avoir conscience de ces difficultés et mettre en œuvre les corrections nécessaires.

Il est recommandé d'effectuer ce travail de précisions parallèlement aux compléments et corrections à apporter au projet de Décret "*portant fixation des modalités d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*" présenté lors de la revue de législation nationale. Ce projet de texte apparaît en effet très utile pour préciser les procédures de mise en œuvre de la responsabilité du propriétaire de navire citerne en cas de

déversement : conditions de constitution du fonds de limitation, juridiction compétente, recours contre le propriétaire, créances, prescription des demandes (...).

En revanche, en l'état de sa rédaction, ce projet de décret peut porter à confusion car son article 1 dispose que : *“Le présent décret fixe les modalités de détermination des responsabilités et de réparation des dommages dus au déversement des hydrocarbures dans le cadre de la Convention de 1992 sur le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)”*, alors qu'il s'applique à la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire citerne au titre de la Convention CLC 1992.

Le Bénin ayant également adhéré à la Convention Fipol de 1992, ce décret constituerai le texte de référence pour la mise en œuvre en droit interne du régime CLC / Fipol dès lors qu'il sera corrigé et complété par des dispositions utiles issues des Conventions (notamment les obligations de l'article 13.2 de la Convention Fipol de 1992 qui dispose que *« Chaque État contractant veille à prendre des dispositions pour qu'il soit satisfait à l'obligation de contribuer au Fonds, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour les hydrocarbures reçus sur le territoire de cet État; il prend toutes mesures législatives appropriées, y compris les sanctions qu'il juge nécessaires, pour que cette obligation soit efficacement remplie, sous réserve toutefois que ces mesures ne visent que les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds »*).

La délégation a confirmé que ces suggestions étaient pertinentes, que l'analyse effectuée dans le rapport national allait être prise en compte dans la rédaction définitive de ce décret.

Quant à l'éventualité d'une adhésion au Protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire au Fipol, les représentants du Bénin ont précisé que cela n'est pas encore une priorité.

Concernant la Convention Bunker de 2001, le Bénin a déclaré sa volonté d'y adhérer et qu'un projet de décret était également en cours d'élaboration avec pour échéance la fin de l'année 2023. Il est recommandé de coordonner ces travaux avec ceux portant sur la Convention LLMC de 1976 et son protocole de 1996 afin d'éviter toute contradiction entre les deux régimes. En effet, lors de l'élaboration de la législation nationale relative à la Convention Bunker, il serait important d'aligner le montant de limitation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (qui, dans ce cas, n'inclut pas les demandes d'indemnisation en cas de décès ou de dommages corporels, sauf s'ils sont causés par une contamination) sur les montants prévus par la LLMC 1976, telle qu'amendée. En effet, cela est important car si des limites plus élevées sont prévues par le droit national, il n'y aura pas de couverture d'assurance pour les limites plus élevées qui vont au-delà de la LLMC 1976, telle que modifiée (Cf. développements dédiés à la Convention Bunker dans le rapport pays).

6.2.4 La République de Guinée

Pour mémoire, les recommandations initiales ont été formulées dans le rapport pays transmis en septembre 2023.

S'agissant de la Convention OPRC de 1990, l'adhésion de la Guinée est bien confirmée et visée par les textes nationaux. La Guinée n'a pas adhéré au Protocole HNS de 2000, or les retours communiqués après la transmission du rapport pays, faisaient état d'une adoption au Protocole HNS le 3 mai 1996. Cette incohérence a pu être soulignée lors de l'atelier et sera corrigée dans les données nationales.

Néanmoins, le Code de la Marine Marchande, qui regroupe l'essentiel des dispositions relatives aux pollutions marines et à la responsabilité des propriétaires de navires, n'y fait pas expressément référence.

Le Code de l'Environnement issu de la loi du 4 juillet 2019 apparaît être particulièrement adapté pour recevoir les dispositions de la Convention OPRC 1990. Ainsi, les dispositions relatives aux plans d'urgence pourraient être intégrées à l'article 35 relatif aux "plans d'urgence et plans d'opérations internes" en visant expressément la Convention OPRC, et en se coordonnant avec les articles 98 et 99 de la loi de 2019 qui mettent en place le dispositif national ORSEC.

De même les dispositions de la Convention OPRC relatifs aux obligations de reporter tout événement ou risque de pollution par hydrocarbures, pourraient être directement visées et intégrées à l'article 63 de cette même loi.

Les modalités relatives à la coopération internationale sont attendues dans un décret en cours de rédaction, selon le retour écrit communiqué à la suite du rapport pays.

La délégation présente lors de l'atelier a eu l'occasion de préciser qu'une mise à jour du Code de l'environnement était en cours et dont la rédaction permettra d'intégrer l'ensemble des objectifs et principes visés par la Convention OPRC.

S'agissant de la Convention LLMC de 1976, la Guinée a confirmé avoir adopté par ratification la Convention LLMC le 19 novembre 1976, pour une entrée en vigueur le 10 décembre 1986. Cependant, il a été signalé dans le rapport national et durant l'atelier que les données OMI de référence ne confirmaient pas cette information. Néanmoins, les représentants nationaux ont confirmé avoir communiqué les instruments de ratification en leur temps au Secrétariat de l'OMI. Les consultants ont donc conseillé aux représentants nationaux de se rapprocher des services de l'OMI sur ce point.

Par ailleurs, aujourd'hui le Code de la Marine Marchande dispose expressément que la limitation de responsabilité civile des propriétaires de navires est fondée sur les dispositions de la Convention LLMC de 1976 (article 414 du Code notamment). Il est en conséquence fortement recommandé de résoudre cette incohérence et de modifier les dispositions du Code pour sécuriser juridiquement le régime national de la responsabilité des propriétaires de navire dans ce cadre.

En tout état de cause, une adhésion directe au Protocole LLMC de 1996 est recommandée à l'égard de la Guinée pour les raisons déjà présentées dans le rapport national et durant l'atelier. Ainsi, étant donné que le Protocole prévoit des montants de limitation nettement

plus élevés que ceux de la Convention en ce qui concerne les créances maritimes pour mort ou lésions corporelles et pour d'autres créances, son adhésion est plus avantageuse. En outre, en vertu de l'article 9 1) du Protocole LLMC de 1996, la Convention et le Protocole sont, entre les Parties au Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument. En outre, l'article 9 2) du Protocole LLMC de 1996 prévoit ce qui suit : "*Un État qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention est lié par les dispositions de la Convention telle que modifiée par le présent Protocole à l'égard des autres États Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention à l'égard des États Parties uniquement à la Convention.*" (Voir sur ce point les développements 3.4-9 du Rapport national),

De même, la Guinée a indiqué dans ses réponses aux questions posées dans le rapport pays avoir adopté la Convention CLC de 1969 le 29 novembre 1969, avec une entrée en vigueur le 19 juin 1975. Le Code de la marine marchande vise par ailleurs les dispositions de la Convention CLC de 1969 aux articles 221 et 222 notamment.

Or, les données OMI de référence contredisent ces dispositions du Code de la Marine Marchande : la République de Guinée n'a pas adhéré à la Convention CLC de 1969 (ni au Fipol de 1971). Là encore il convient de se rapprocher des services de l'OMI afin de vérifier pourquoi ces contradictions ont été constatées et pour mettre en place les corrections nécessaires.

En revanche, la Guinée ayant adhéré aux Conventions CLC de 1992 et au Fipol de 1992, une mise à jour des dispositions du Code la marine marchande relative à la responsabilité civile en cas de pollution par hydrocarbures d'un navire citerne sera nécessaire pour y intégrer les évolutions par rapport aux Conventions de 1969 et 1971 (obligations d'assurance, certificats, procédure, contrôle et sanctions notamment).

La Guinée n'a pas adhéré à la Convention Bunker de 2001 mais a confirmé sa volonté d'y adhérer et d'engager la procédure nécessaire conformément aux recommandations précédemment formulées.

7. Procédure d'adhésion, suivi de l'information légale, et assistance à la transposition

Tous les pays ont souligné les difficultés rencontrées, à différents niveaux et différentes intensités, dans l'accès et le suivi des informations légales relatives d'une part à leur situation nationale vis-à-vis des Conventions étudiées et, d'autre part, à l'évolution de ces mêmes Conventions (modifications, amendements, protocoles...).

La Mauritanie par exemple a précisé être confrontée à certaines difficultés quand elle engage une procédure d'adhésion ou de ratification, tout en reconnaissant que ces procédures demeurent un passage obligé pour consacrer l'adhésion d'un Etat à un engagement international.

Les représentants de la Mauritanie ont souligné à plusieurs reprises une difficulté essentielle à savoir la publication des conventions auxquelles elle adhère. Le problème se pose avec acuité pour ceux qui ont deux ou plusieurs langues de travail ; ici le français et l'arabe.

Nous soulignons également que, conformément au retour écrit du point de contact national et aux déclarations durant l'atelier, la Mauritanie a précisé avoir soumis une requête à l'OMI en 2003 en vue de préparer des avant-projets d'amendements au code de l'environnement marin ainsi qu'à ses règlements d'application dans la perspective de leur promulgation.

La Guinée a indiqué avoir sollicité l'OMI pour une assistance dans sa situation nationale vis-à-vis de la Convention LLMC de 1976 et demeurer dans l'attente de cette assistance. Des incohérences subsistent également entre les données internes sur la situation nationale à l'égard des Conventions étudiées et la base de données de référence de l'OMI (Cf. développements dédiés à la situation de la Guinée).

Il est donc fondamental que les pays aient un accès régulier aux informations légales à jour des différentes procédures d'adhésion mais également des amendements, modifications ou protocoles. Ainsi, il est important de se référer aux sources de données officielles de l'OMI accessibles à partir de la base de données IMODOCS.

A cette fin, les participants sont invités à consulter les informations relatives à l'accès et à l'utilisation de la base de données et du site IMODOCS dans les lettres circulaires suivantes (reproduites en annexe) :

- Circular letter No.2892, 24 June 2008 - Access to IMO web services, including GISIS and IMODOCS
- Circular letter No.2855, 3 March 2008 - Enhanced IMODOCS website

Plus largement, en ce qui concerne la transposition effective des Conventions auxquelles les Etats ont adhéré, l'atelier a également mis en évidence le besoin d'assistance dans la rédaction elle-même des dispositions utiles en droit interne. Certains ont souhaité que les services de l'OMI puissent fournir un tel service d'accompagnement rédactionnel.

En termes de méthodologie et de supports utiles à la transposition effective des Conventions étudiées, les consultants ont proposé de s'inspirer de certains textes applicables en droit

français pouvant servir de base à la rédaction des dispositions internes. Ainsi les dispositions suivantes ont été présentées et commentées pendant l'atelier sous-régional :

- Articles L.5121 et suivants du Codes des Transports pour le régime général de responsabilité civile des propriétaires de navires, et notamment l'article L.5121-5 ;
- Article 5123-2 du Code des Transport relatif à l'obligation d'assurance au titre de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention Bunker 2001) ;
- Décret n° 2014-348 du 18 mars 2014 relatif à la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures, (texte qui précise les conditions de mise en œuvre en droit français de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) ;
- Circulaire du 11 septembre 2012 relative aux obligations d'assurance des navires (NB : Cette circulaire intègre des obligations issues du droit de l'Union Européenne non applicables dans les pays concernés par l'activité, mais constitue une source d'information pour la transposition des dispositions relatives aux Conventions objet de l'activité) ;
- Note d'information DGTIM/DAM/MFC du 27 mai 2020 relative aux certificats d'assurance des navires ;

L'ensemble de ces textes et données utiles (sauf le Code des Transport accessible en ligne à partir du site legifrance.fr) est annexé au présent rapport.

8. Conclusion

Cet atelier a non seulement permis aux participants d'acquérir les connaissances essentielles sur les dispositions des différentes conventions de l'OMI abordées et les obligations afférentes et sur le contexte technique et légal de la transposition de ces conventions de l'OMI dans leur droit national, mais aussi, dans une approche participative, il a également permis d'identifier les obstacles (actuels ou potentiels) à la mise en œuvre effective des conventions mentionnées. Il faut souligner la participation active des délégations et leur implication dans l'ensemble des sessions et des exercices proposés.

9. Annexes

9.1. Annexe 1 – Programme

Jour 1 - Mardi 10 octobre 2023	
08:30	Arrivée et enregistrement des participants
10h30	Cérémonie d'ouverture <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mots de bienvenue (TBD, Togo)</i> • <i>Mots de bienvenue du GI WACAF (Anaïs Guillou, GI WACAF)</i> • <i>Allocution d'ouverture des autorités togolaises (TBD)</i>
10 :15	Pause-café et photo de groupe
10:45	Introduction de l'atelier <ul style="list-style-type: none"> • <i>Présentation du Projet GI WACAF</i> • <i>Objectifs de l'atelier, programme et méthode de travail</i> • <i>Présentation des facilitateurs</i> • <i>Présentation des participants (tour de table)</i>
11 :00	Présentations nationales <ul style="list-style-type: none"> • <i>Système juridique national vis-à-vis des conventions internationales</i> • <i>Etat de la ratification et de la transposition des 5 conventions couvertes dans cette activité dans le droit national.</i> Présentation synthétique de 15/20 minutes par un représentant de chaque pays
12 :30	Rappel synthétique des principes de transpositions des conventions internationales
12 :45	Déjeuner
13 :50	Rappel synthétique des principes de transpositions des conventions internationales (suite)
15 :00	Rappel du contexte juridique international et distinctions de principe : Droit de la Mer, droits maritimes, Conventions dédiées.
15 :20	Présentations détaillées des 5 Conventions objets de l'Activité <ul style="list-style-type: none"> • <i>Contexte historique, enjeux, principes et objectifs</i> • <i>Focus sur le système international de RC des propriétaires de navires, principes de limitation de RC, régimes d'indemnisation des pollutions accidentelles par hydrocarbures ; Points de vigilance.</i>
15 :55	Pause-café
16 :15	Présentations détaillées des 5 Conventions objets de l'Activité (suite)
17 :15	Fin du premier jour

Jour 2 - Mercredi 11 octobre 2023	
08:30	Arrivée et enregistrement des participants
09 :05	Présentations détaillées des 5 Conventions objets de l'Activité (suite)
10 :10	Pause-café
10 :40	Éléments de distinction et précisions juridiques préalables – Session interactive <i>Pollutions marines, responsabilité civile, responsabilité pénale. Assurances, règlement amiable, fonds d'indemnisation. Recours juridictionnels (...).</i>
11 :40	Approches pays - « Objectif : disposer d'une législation nationale conforme à ses engagements internationaux » <ul style="list-style-type: none"> • <i>Présentation du diagnostic par Convention pour chaque pays sur la base des questionnaires et de l'analyse de la législation nationale</i> • <i>Séquence interactive de questions/réponses, d'échanges / discussion pour affiner chaque diagnostic</i>
12 :45	Déjeuner
13 :45	Approches pays - « Objectif : disposer d'une législation nationale conforme à ses engagements internationaux » (suite)
15 :30	Pause-café
15 :20	Etude de cas : exemple de l'importance d'une transposition complète – l'Erika
17 :00	Fin du deuxième jour

Jour 3 - Jeudi 12 octobre 2023	
08:30	Arrivée et enregistrement des participants
09:15	Le droit d'intervention face à une pollution ou un risque de pollution accidentelle en mer
10 :15	Pause-café
10:45	Introduction aux exercices <i>Les acteurs de l'assurance et de la RC en cas de pollution par hydrocarbures (P&I Clubs, fonds, courtiers, experts...); Dommages par pollution et recevabilité, Accord transactionnel, quittance, conséquences juridiques.</i> <i>Présentation d'une procédure d'indemnisation type (étapes et formulaire)</i> <i>Méthodologie de montage d'un dossier de demande d'indemnisation (Claim)</i> <i>Objectif : se préparer à la gestion juridique, administrative et financière d'une pollution marine accidentelle par hydrocarbures</i>
13 :00	Déjeuner
14 :00	Exercice pratique et mise en situation – Scénario 1 (suite) Objectif : se préparer à la gestion juridique, administrative et financière d'une pollution marine accidentelle par hydrocarbures - navire citerne <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mode d'emploi</i>
16 :00	Pause-café
16 :30	Exercice pratique et mise en situation – Scénario 1 (suite) Restitution
17 :00	Fin du troisième jour

Jour 4 - Vendredi 13 octobre 2023	
08:30	Arrivée et enregistrement des participants
09:00	Exercice pratique et mise en situation – Scénario 1 (suite) Fin des restitutions
10 :00	Pause-café
10 :30	Exercice pratique et mise en situation – Scénario 2 Objectif : se préparer à la gestion juridique, administrative et financière d'une pollution marine accidentelle par hydrocarbures – Pollution par fuel de soute <ul style="list-style-type: none"> • <i>Mode d'emploi</i>
16 :30	Exercice pratique et mise en situation – Scénario 2 (suite) <ul style="list-style-type: none"> • Restitution
13 :00	Déjeuner
14 :00	Exercice pratique et mise en situation – Scénario 2 (suite) Restitution
15 :00	Séance de débriefing sur les exercices <i>Constats</i> <i>Questions / réponses</i> <i>Bonnes pratiques et recommandations</i>
15 :30	Conclusion et clôture de l'atelier <ul style="list-style-type: none"> - Remise des certificats - Conclusion <i>Anaïs Guillou, Cheffe de projet GI WACAF</i> - Closing address by <i>Ismaël Komi KODJO, Directeur de cabinet de Monsieur le Ministre de l'Economie Maritime de la pêche et de la protection côtière</i>
16 :00	Fin de l'atelier

9.2. Annexe 2 – Liste des participants

N°	NOMS ET PRENOMS	INSTITUTION	FONCTION	CONTACT	E-MAIL
1	EL Vadil SIDATTY	AMAM	Directeur Général	+22246866336	vsidaty69@yahoo.fr
2	Cheikh KHALED	AMAM	Expert juriste	+22236301244	cheikh_khaled@yahoo.fr
3	Ibrahima N'GayeCAMARA	Ministère de l'environnement	Directeur Général	+224622400398	ibrogaye@gmail.com
4	Sagno MAMADI	Ministère de l'environnement	Chargé de la pollution marine	+224620714920	Mamadisagno8@gmail.com
5	GuyAGUEHOUNDE	DAPMF/BENIN	Chef de service	+22997264343	agdeguy@yahoo.fr
6	FabriceMETONWAHO	DAPMF/BENIN	Point focal	+229 97481669	metonwaho@yahoo.fr
7	A. Akofa AKLOBESSI	MEMPPC	Juriste	+228 92680444	aklobessigloria@gmail.com
8	N'Hôboutoun SANTA	DAM/MEMPPC	Administrateur des affaires maritimes	+228 91139105	youngsanta@yahoo.fr
9	N'Kouleté Yaovi Amedegou KPADENOU	DAJC/MEMPPC	Chef section législation/ Juriste spécialiste en droit et sécurité des activités maritimes et océaniques	+228 91854664	kpadeyaovi88@yahoo.fr
10	Mansour MOUSSA	DAJC/MEMPPC	Juriste	+228 93165261	moussamansour3@gmail.com
11	Djagou Ikpaddon DONKO	DAM/MEMPPC	Administrateur civil	+228 90201353	djagou.donko@maritime.gouv.tg
12	Kpatcha Mawaïboyodou GNAMA	MEMPPC	Conseiller Technique	+228 93196212	kpatcha.gnama@maritime.gouv.tg
13	Naïma BONFOH	DAJC/MEMPPC	Juriste	+228 90710585	naimabonfoh@gmail.com
14	Wadouféi BABALE	MEMPPC	Directeur	+228 90755403	babale_rich@yahoo.fr
15	Hazou ABI	ANGE/MERF	Directeur	+228 90360236	hazouabi@gmail.com
16	Abdel –GANIOU SOULEMANE	Ministère de l'environnement	Directeur	+228 90120712	soule001@yahoo.fr

9.3. Annexe 3 – Allocution de bienvenue GI WACAF - Anaïs Guillou, Cheffe du projet GI WACAF

Monsieur le ministre de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière

Monsieur le représentant du ministre de la Sécurité et de la protection civile

Monsieur le Secrétaire général du port autonome de Lomé

Messieurs les DG des sociétés et compagnies maritimes

Mesdames et Messieurs les représentants des délégations du Benin, de Guinée, de Mauritanie et du Togo

Mesdames et Messieurs les experts de l'OMI,

Mesdames et Messieurs les participants,

Bonjour,

C'est pour moi un plaisir et un honneur de prendre la parole à l'ouverture de cet atelier sous régional consacré à la transposition et à l'intégration en droit national des conventions pertinentes de l'Organisation Maritime Internationale. Cette réunion est organisée en coopération avec les autorités de la République de Togo, particulièrement le ministère de l'économie maritime, de la pêche et de la protection côtière, et bénéficie de l'appui technique et financier de l'Organisation Maritime Internationale et de l'IPIECA.

Cet appui se fait dans le cadre de l'Initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe, le projet GI WACAF. Ce projet a été établi en 2006 et vise à renforcer la capacité des pays à se préparer et à lutter contre les déversements d'hydrocarbures en mer par la promotion de la coopération entre le secteur public et privé, en particulier l'industrie pétrolière.

En plus de 17 ans d'existence, le Projet GI WACAF a travaillé avec les autorités des 22 États africains membres de l'initiative. Ensemble, nous avons organisé plus de 150 activités qui ont permis à un grand nombre de pays de renforcer leurs capacités à se préparer et à lutter contre les déversements d'hydrocarbures

Le sujet qui nous réunit aujourd'hui est très important pour l'ensemble des pays représentés, de par leur position géographique et l'importance de leur littoral maritime. L'exploration et la production d'hydrocarbures, les échanges commerciaux maritimes et le passage de tankers et de navires de commerce dans les eaux de la région offrent d'importantes opportunités économiques. Cette manne économique s'accompagne néanmoins d'un risque de pollution du milieu marin provoqué par un possible déversement d'hydrocarbures. Une telle pollution aurait des impacts environnementaux, mais également économiques, et pourrait menacer la sécurité alimentaire de populations dépendantes de la pêche et des ressources côtières. Il s'agit d'un risque qu'il ne faut pas négliger et qui est reconnu par la grande majorité des gouvernements de la zone.

Afin de se protéger au mieux face à ce risque, il est nécessaire d'avoir un système de prévention, de préparation, de lutte et de réparation fonctionnel et efficace. Pour cela, il faut commencer par construire et développer un cadre réglementaire et institutionnel adéquat.

C'est là qu'entre en jeu les règles de droit qui nous intéressent aujourd'hui. Ces règles peuvent être strictement nationales, ou, comme nous le verrons, provenir de l'ensemble des textes édictés par l'Organisation Maritime Internationale, qui, rappelons-le, est l'organe des Nations-Unies qui régule les activités maritimes à l'échelle globale. Au cours de ces quatre jours nous allons traiter de plusieurs de ces conventions, les plus pertinentes en ce qui concerne la protection du milieu marin face aux déversements d'hydrocarbures.

Cette dimension réglementaire et institutionnelle constitue une priorité pour le Projet GI WACAF, qui n'a cessé depuis sa création de soutenir les 22 États participants dans le processus de ratification et de pleine mise en œuvre de ces conventions. Rappelons que lorsque le projet a été lancé en 2006, seulement 6 pays de la région adhéraient à la convention OPRC 90, qui est la convention qui permet de se préparer et de lutter contre les déversements d'hydrocarbures. Aujourd'hui, 18 États sur 22 sont partis à cette convention. C'est une excellente première étape et cela démontre la prise de conscience et l'engagement des États dans un processus de meilleure protection de leur environnement marin et de leurs populations côtières.

Seulement ratifier n'est pas une fin en soi, car une fois qu'un État devient partie à une convention de l'OMI, il lui faut ensuite la transposer dans son droit national pour lui donner force de loi et lui permettre de pleinement en bénéficier. C'est l'objectif de notre atelier.

Je ne terminerai pas sans vous avoir exprimé le soutien de Messieurs Kitack Lim, Secrétaire Général de l'OMI et Brian Sullivan, directeur général de l'Ipieca et assurer de l'engagement de l'OMI et de l'Ipieca, pour vous accompagner dans vos efforts pour mettre en place un système national de lutte efficace.

Je vous remercie de votre attention et je vous souhaite, Mesdames et Messieurs, mes vœux les plus chaleureux de succès dans les travaux de cette semaine. Je vous remercie de votre aimable attention.

9.4. Annexe 4 – Discours d'ouverture du Ministre de l'Economie maritime, de la pêche et de la protection côtière

Monsieur le ministre de l'Environnement et des ressources forestières ;

Monsieur le Coordonnateur régional de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre ;

Madame la Coordinatrice de Projet de l'Initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe (Projet GI WACAF) ;

Madame la Cheffe de Projet GI WACAF ;

Messieurs les Consultants de l'OMI ;

Messieurs les Représentants des pays frères et amis ;

Distingués invités en vos titres, grades et rangs respectés ;

Mesdames et messieurs,

Il est définitivement acquis que le développement industriel a failli être une voie de suicide pour le monde entier, du fait entre autres du fait que cette évolution ait été également marquée par le boom du transport maritime et que la mer, source indéniable de vie ait été orientée vers une fonction de grand dépotoir des continents.

Ce suicide ne sera pas consommé parce qu'une prise de conscience a rapidement eu lieu et que des institutions ont été mises en place pour maintenir les consciences en état de faire éviter cette fatalité à l'humanité.

Le boom du transport maritime s'est accentué et continue de fort belle manière. La sauvegarde de la pureté de la mer suit également tant bien que mal.

Mal parce que des malfaisants sont toujours actifs à polluer et à rendre ce mode de transport dangereux pour l'environnement

Bien parce que des cadres logiques et juridiques se renforcent pour imposer la sûreté, la sécurité maritime, la pureté des mers.

C'est dans ce sens que je me réjouis de la tenue du présent atelier organisé en collaboration avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI) dans le cadre du projet de l'Initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe (Projet GI WACAF) et je tiens à remercier le Coordonnateur Régional de l'OMI pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre ainsi que celui du Projet GI WACAF à cet effet.

Je salue également la présence des Consultants de l'OMI qui ont accepté de faire le déplacement de Lomé pour accompagner les quatre pays cibles notamment le Bénin, la Guinée, la Mauritanie et le Togo dans leurs efforts d'amélioration de leurs systèmes nationaux de prévention et de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures.

La vision du Président de la République Son Excellence Monsieur Faure Essozimna GNASSINGBE de faire du TOGO un hub logistique de 1er choix tel que transcrit dans la

feuille de route du gouvernement se rapporte bien à l'objet de cet atelier et le Togo ne peut que se réjouir d'en offrir le cadre.

Mesdames et Messieurs,

L'une des préoccupations majeures de l'OMI est la sécurité des transports maritimes et la prévention de la pollution des mers.

La protection de l'environnement marin est un domaine où les règles de compétence relatives au droit de la mer et les approches en matière de droit international de l'environnement s'intègrent pour une action plus efficiente.

L'objectif poursuivi par les Gouvernements contractants en ratifiant les conventions de l'OMI protégeant l'environnement marin est d'empêcher et de réduire au minimum la pollution marine puis de faciliter le règlement des litiges en cas de sinistre d'un navire.

Conscients de tous ces enjeux sécuritaires dans l'environnement des transports maritimes internationaux, nombre de pays ont renforcé leur arsenal juridique en termes de prévention et de lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures. Notre pays à l'instar de plusieurs autres a ratifié les conventions de l'OMI.

Les difficultés constatées sont dans la mise en œuvre effective de certaines d'entre elles.

Dans ce contexte, plusieurs délégations ont exprimé, lors de la 9^{ème} Conférence régionale de GI WACAF tenue au Ghana, en novembre 2022, leur souhait de bénéficier d'un atelier sur le sujet de la « la mise en œuvre effective des conventions internationales de l'OMI relatives à la préparation et à la lutte en cas de déversement d'hydrocarbures et au régime de responsabilité et d'indemnisation » et l'OMI à travers le projet GI WACAF a souhaité apporter son appui technique aux quatre (04) pays de l'Afrique de l'Ouest en organisant le présent atelier à Lomé.

Nous y voilà. Et l'objectif principal de ce qui est une première étape que constitue cet atelier sous régional est de former les participants aux bonnes pratiques relatives à la ratification, à la transposition en droit national.

Chers participants,

Je suis persuadé que les différents modules inscrits au programme de cette formation vous permettront d'être mieux outillés afin de faciliter la ratification et la transposition desdites conventions en droit national.

Je voudrais vous exhorter à profiter de la présence de l'Expert de l'OMI pour soulever toutes les inquiétudes liées à la ratification et la transposition de ces conventions, à la signature probable d'un accord régional ou bilatéral pouvant réduire le risque de pollution transfrontalière par les hydrocarbures ainsi qu'à la possibilité de développer un système de gestion de crise (IMS en anglais).

Je ne saurai finir mes propos sans remercier les organisateurs de cet atelier ainsi que nos partenaires des médias pour le savoir-faire mis en démontré d'une part et d'autre part pour l'accompagnement et le traitement pertinent qui sera fait des présentes.

Fort de tout cela je souhaite un plein succès à cet atelier et en déclare ouverts les travaux.

Je vous remercie !

9.5. Annexe 5 – Allocution de clôture GI WACAF - Anaïs Guillou, Cheffe du projet GI WACAF

Monsieur le représentant du ministre de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière

Mesdames et Messieurs les représentants des délégations du Bénin, de Guinée, de Mauritanie et du Togo

Mesdames et Messieurs les experts de l'OMI,

Mesdames et Messieurs les participants,

Nous arrivons au terme cet atelier sur la ratification, la transposition et la mise en œuvre des conventions de l'OMI relatives à la préparation et à la lutte en cas de déversement d'hydrocarbures et au régime de responsabilité civile et d'indemnisation.

Le GI WACAF continuera, dans la mesure de ses moyens, de soutenir ce travail de transposition dans les prochains mois mais cela nécessitera votre engagement. Il est parfois difficile de mobiliser des moyens pour se préparer à pour des événements qui ont peu de chances d'arriver. Mais nous sommes convaincus qu'un minimum d'effort peut permettre des progrès significatifs.

Je remercie Yann et Karine qui ont partagé leur connaissance et expérience avec vous cette semaine. Nous devons encore définir comment mais ils pourront selon vos besoins et vos avancées respectives vous apporter un peu de suivi dans les prochains mois. Le GI WACAF maintient son soutien au Bénin, à la Guinée, à la Mauritanie et au Togo.

Nous remercions les participants pour les échanges et leurs contributions nous ayant permis de mieux comprendre les spécificités de chaque pays.

Un merci tout particulier aux délégations du Bénin, de Guinée et de Mauritanie pour avoir fait le déplacement non sans difficultés logistiques et administratives, je vous en suis très reconnaissante.

Sur une note plus personnelle, je tiens à exprimer aux autorités togolaises toute ma gratitude de nous avoir convié dans cette belle ville de Lomé dans laquelle je reviens avec grand plaisir. Je vous prie de bien vouloir accepter mes remerciements les plus sincères, adressés particulièrement à tous ceux qui ont aidé à la réalisation de cet atelier. Je pense en particulier au Ministre l'Economie maritime, de la pêche et de la protection côtière et son équipe et plus particulièrement Monsieur Gnama et Monsieur Babalé qui n'ont ménagé aucun effort pour faciliter notre mission.

Au nom du Secrétaire Général de l'OMI et du directeur de l'Ipieca, je vous remercie.

Bon weekend à tous et tous mes vœux de réussite pour la poursuite de ces travaux.

9.6. Annexe 6 – Documents OMI relatifs à l'accès aux données IMODOCS :

- Circular letter No.2892, 24 June 2008 - Access to IMO web services, including GISIS and IMODOCS (Circulaire complète envoyée aux pays participants)

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: 020 7735 7611
Fax: 020 7587 3210



E

Ref. T1/16

Circular letter No.2892
24 June 2008

To: All IMO Members
United Nations and Specialized Agencies
Intergovernmental Organizations
Non-governmental Organizations in Consultative Status
Liberation Movements
Cook Islands

Subject: Access to IMO web services, including GISIS and IMODOCS

1 The Organization currently offers a number of web-based services. These services include the Global Integrated Shipping Information System (GISIS) and the electronic system for the distribution and management of meeting documents (IMODOCS). With the recent launch of a new IMODOCS system in March 2008, the way IMO web services are securely accessed and managed has been simplified. Previously, users of these systems have had to use different access codes to access individual services. This circular provides information on a new integrated security mechanism, "IMO Web Accounts" which has recently been developed for the management of authorized users and their access rights to IMO web-based services.

2 The IMO Web Accounts supersedes the user administrative interface for access to the GISIS system, as detailed in Circular letter No.2639. From now on, in addition to selectively granting authorizations to specific GISIS modules, Member States and other authorized users may also maintain a list of users authorized to access the IMODOCS service through a single interface.

3 All existing GISIS user accounts, including the 'administrator' account and user accounts created by the national GISIS administrator have been upgraded to IMO Web Accounts, without changes to usernames, passwords or permissions. Users with GISIS accounts should, therefore, continue to log in using the same authority, username and password details to access GISIS.

4 The new IMODOCS system has already been implemented using IMO Web Accounts. Existing users have completed the migration process to IMO Web Accounts according to instructions promulgated by Circular letter No.2855. No further action is required for accessing the new IMODOCS system.

5 For global management purposes, IMO Web Accounts administrators are required to provide their contact details to the Secretariat and to update them whenever they change. This can be done online at any time via the IMO Web Accounts web interface.

6 The IMO Web Accounts Administration Manual, providing guidance to Member States and other authorized users on the creation, maintenance and removal of users with access to the Organization's web services, is attached at annex.

I:\C_L\2892.doc

- Circular letter No.2855, 3 March 2008 - Enhanced IMODOCS website

(Circulaire complète envoyée aux pays participants)

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: 020 7735 7611
Fax: 020 7587 3210



IMO

E

Ref. A3/C/1.10

Circular letter No.2855
3 March 2008

To: IMO Member States
United Nations and Specialized Agencies
Intergovernmental Organizations
Non-Governmental Organizations in Consultative Status
Cook Islands

Subject: **Enhanced IMODOCS website**

This Circular letter provides an update on the enhancements made to the IMO website dedicated to the electronic distribution of meeting documents (IMODOCS).

The Council, at its ninety-second session in June 2004, decided that, as from 1 July 2004, the distribution of hard copies of meeting documents should be limited to one for each IMO Member State and that non-governmental organizations should no longer receive meeting documents in hard copy in recognition of their availability electronically through the IMODOCS website. At its ninety-third session, the Council identified certain improvements, which could be made to increase IMODOCS user-friendliness, its accessibility and effectiveness and, following a review of the operation of the IMODOCS website, a number of improvements were implemented on a pilot basis as listed in Circular letter No.2626 of 2 March 2005. In order to identify what further improvements might be made, a dedicated 'page' was established on the IMODOCS website to obtain user feedback comments and suggestions and, in addition, a series of workshops were held to provide a forum for user views.

At its ninety-fourth session in June 2005, the Council welcomed the Secretariat's response in making improvements to the functional capabilities of the current IMODOCS system and agreed to a total redesign of the system, in the long term, to address new functionality sought by Member States. Accordingly, the IMODOCS system has now been redesigned to meet the long-term document requirements of Member States. In addition to the existing functionality provided by IMODOCS, through the use of new IT technologies and enhancements based on feedback from Member States, the new system now includes:

- documents in all the six IMO official languages;
- an enhanced facility for disseminating News and Announcements;
- a facility for seeing recent documents;
- a facility for notification of document availability via e-mail;
- RSS (Really Simple Syndication) feeds, a subscription mechanism through which users can be notified when new documents are published within their areas of interest;
- enhanced browsing and searching functionality for quick and convenient access to documents; and
- an option to select multiple documents and download them as a single archive.

I:\C_L\2855.doc

9.7. Annexe 7– Base textuelle utile à la rédaction des éléments de transposition en droit interne :

- Articles L.5121 et suivants du Codes des Transports pour le régime général de responsabilité civile des propriétaires de navires, et notamment l'article L.5121-5 ;
- Article 5123-2 du Code des Transport relatif à l'obligation d'assurance au titre de de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude (Convention Bunker 2001) ;
- Décret n° 2014-348 du 18 mars 2014 relatif à la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures, (texte qui précise les conditions de mise en œuvre en droit français de la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;
- Circulaire du 11 septembre 2012 relative aux obligations d'assurance des navires (*NB : Cette circulaire intègre des obligations issues du droit de l'Union Européenne non applicables dans les pays concernés par l'activité, mais constitue une source d'information pour la transposition des dispositions relatives aux Conventions objet de l'activité*) ;
- Note d'information DGTIM/DAM/MFC du 27 mai 2020 relative aux certificats d'assurance des navires ;