

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

Abidjan, Côte d'Ivoire
18 – 21 mars 2019

Global Initiative for Western, Central and Southern Africa

Organisé par :

Centre Ivoirien Anti
Pollution (CIAPOL)

Ministère de
l'Environnement et du
Développement durable



NOTE

This document has been prepared within the framework of the Global Initiative for West, Central and Southern Africa as a contribution to the implementation of the biennial action envisaged for this Initiative. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the IMO or IPIECA concerning the legal status of any State, Territory, city or area, or of its authorities, or concerning the delimitation if its frontiers or boundaries.

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

IMO/IPIECA. 2019. 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, Abidjan, Côte d'Ivoire. 73 pages.



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 by: Ministry of Environment and Sustainable development

Venue and date: The event was held at the AZALAI Hotel in Abidjan, Côte d'Ivoire, from 18 to 22 March 2019. The program is included in the [Annex 1](#) of the Report.

Type of event: Sub-regional workshop. It gathered delegates from different ministries and agencies of 5 member countries of the GI WACAF Project, in addition to Côte d'Ivoire as the host country, namely Benin, Congo, Democratic Republic of the Congo, Gabon and Senegal.

Organised by: CIAPOL (Centre Ivoirien Antipollution)

Supported by:

- International Maritime Organization (IMO);
- IPIECA, the global oil and gas industry association for environmental and social issues;
- CIAPOL (Centre Ivoirien Antipollution).

Number of participants: 32 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: An action plan was adopted. It encompasses a general overview of common challenges as well as specific recommendations for each country. You can find it in [Annex 7](#) of this report.



Table des matières

Executive summary	2
1. Introduction	5
2. Objectifs de l'atelier	6
3. Programme de l'atelier	7
4. Lieu, dates et participants	8
5. Activités et présentations	9
6. Recommandations	15
7. Conclusion	15
Annexe 1 – Programme	16
Annexe 2 – Liste des participants	20
Annexe 3 – Allocution de bienvenue du Directeur du CIAPOL, Ministère de l'Environnement et du Développement durable, Monsieur Martin Niagne DIBI	23
Annexe 4 –Allocution de bienvenue GI WACAF Julien Favier, Chef du projet GI WACAF	26
Annexe 5 – Discours d'ouverture du Ministre de l'Environnement et du Développement durable, Professeur Joseph Seka Seka	28
Annexe 6 - Discours de clôture du Directeur du CIAPOL – Monsieur Martin Niagne Dibi	31
Annexe 7 – Plan d'action	33
Première partie :	37
État des lieux et évaluation des obstacles et difficultés rencontrés	37
A. État des lieux à l'échelle nationale.....	37
B. Obstacles identifiés	52
Deuxième partie : Recommandations et actions à entreprendre	54
A. Recommandations générales sur l'accession aux conventions de l'OMI et leur transposition en droit national	54
B. Plan d'actions à entreprendre en ce qui concerne la prévention, la préparation à la lutte, la lutte et la coopération en cas de pollution par les hydrocarbures	56
C. Plan d'actions à entreprendre en ce qui concerne la responsabilité et l'indemnisation	58
D. Coopération technique et points à soulever à l'OMI et auprès des Etats	60
Annexe 1 : Bénéfices et implications de la ratification des conventions - Tableau d'aide à la décision	61
Annexe 8 – Photos	72



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 une coopération 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 face au risque de pollution en cas de déversement 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 BP, Chevron, ExxonMobil, Eni, Shell, Total et Woodside.



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

1. Introduction

Dans le cadre de la 7ème Conférence régionale GI WACAF de novembre 2017, 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 et 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 secteurs 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, 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.

Des lois et règlements doivent transposer dans le droit national les dispositions imposées par les conventions internationales aux parties concernées (navires, installations portuaires, unités offshore), 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.

Plusieurs départements ministériels sont impliqués dans l'élaboration et l'application de ces textes dans leurs domaines de responsabilité respectifs. Dans ces domaines de la prévention, la préparation, la lutte et la coopération contre les pollutions marines, ainsi que de la responsabilité et l'indemnisation, ce fait exige une définition claire des responsabilités et notamment des dispositions spécifiques pour la coopération et la coordination interministérielle.

Par ailleurs, 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 répondait à une demande explicite des pays invités et était double :

1. Assister les États présents à remplir leurs obligations et à exercer leurs responsabilités inscrites dans les conventions de l'OMI ; et
2. Les assister en vue de consolider leur dispositif national de prévention, de préparation, de lutte et coopération contre la pollution par les hydrocarbures.

L'atelier s'est ainsi focalisé sur deux thèmes :

Thème 1 : La consolidation du cadre juridique et institutionnel relatif à la responsabilité et à l'indemnisation ; et

Thème 2 : La consolidation du cadre juridique et institutionnel relatif à la préparation, la lutte et la coopération contre les pollutions marines.

Chacun de ces thèmes spécifiques a été abordé à travers trois dimensions transversales communes à ces thèmes :

- Le cadre législatif et réglementaire (la transposition dans l'ordre juridique interne des dispositions des conventions pertinentes de l'OMI, adoption de lois spécifiques réprimant les infractions à ces conventions) ;
- L'organisation des pouvoirs publics (fixer clairement les attributions et responsabilités) ; et
- La capacité de mise en œuvre et de contrôle de l'application (mettre en place des moyens humains et matériels pour réglementer, administrer et appliquer ces conventions).

Les conventions suivantes ont été étudiées :

- la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC 1990) – Thème 1;
- 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) – Thème 2;
- 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) – Thème 2;
- 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 ») – Thème 2; et
- le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC) – Thème 2.

Dans le but de :

1. Permettre aux participants :
 - a) D'acquérir les connaissances essentielles sur les dispositions des conventions et les obligations afférentes ;
 - b) D'identifier les obstacles (actuels ou potentiels) ;



- c) D'aborder le contexte technique et légal ainsi que les enjeux relatifs à la mise en œuvre effective des conventions mentionnées ; et
 - d) De savoir comment transposer les conventions susmentionnées de l'OMI dans leur droit national.
2. Rédiger un plan d'action contenant :
- a) Une brève évaluation des problèmes et difficultés rencontrés dans les domaines et sujets considérés comme prioritaires ; et
 - b) Des recommandations proposant des actions à entreprendre dans le cadre national ainsi que régional pour répondre à ces difficultés.

3. Programme de l'atelier

L'atelier a duré 4 jours. Le programme est disponible en Annexe 1 du présent rapport.

- **Lundi 18 mars 2019**
 - Présentation du Projet GI WACAF et des experts,
 - Présentation des objectifs de l'atelier, du programme et des experts présents,
 - Tour de table des participants à l'atelier,
 - Photo de Groupe,
 - Présentation portant sur le cadre juridique international,
 - Cérémonie d'ouverture en présence du Ministre de l'Environnement et du développement durable de Côte d'Ivoire,
 - Présentations nationales sur le cadre juridique et institutionnel des pays ainsi que sur la mise en œuvre des conventions,
 - Présentation des principes de transposition des conventions internationales dans la législation nationale,
 - Présentation sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures.
- **Mardi 19 mars 2019**
 - Présentation sur la mise en œuvre du régime de responsabilité et d'indemnisation dans l'ordre juridique interne,
 - Présentation sur les conventions « Hydrocarbures de soute » et LLMC,
 - Présentation sur la mise en œuvre des conventions « Hydrocarbures de soute » et LLMC dans l'ordre juridique interne avec exercices pratiques et questions/réponses,
 - Etude de cas : présentation des textes de la Côte d'Ivoire en lien avec la responsabilité civile et indemnisation,
 - Groupes de travail nationaux sur la mise en application des séances du matin (diagnostic de la situation nationale et détermination des actions à entreprendre).
- **Mercredi 20 mars 2019**
 - Journée dédiée à la présentation de la convention OPRC 1990 et à la mise en œuvre de cette convention dans l'ordre juridique interne des pays, décliné par thèmes :
 - prévention ;



- préparation à la lutte ;
- lutte ;
- coopération avec l'industrie et coopération internationale.

- **Jeudi 15 novembre 2018**

- Etude de cas : présentation de l'arrêté sur les dispersants de la Côte d'Ivoire,
- Présentation du plan d'action issu des séances de travail en groupe,
- Relecture collective du plan d'action et identification des recommandations de l'atelier,
- Cérémonie de clôture et remise des certificats.

4. Lieu, dates et participants

L'atelier a eu lieu à l'hôtel Azalaï à Abidjan en Côte d'Ivoire, du lundi 18 au jeudi 21 mars 2019 avec l'appui technique et financier de l'OMI et de l'IPIECA.

Le Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL), sous la tutelle du Ministère de l'Environnement et du développement durable, s'est chargé de l'organisation générale de l'atelier et de l'accueil des participants.

Parmi les 32 participants, 16 délégués internationaux venaient du Bénin, du Congo, du Gabon, de la République démocratique du Congo et du Sénégal. Les participants ivoiriens provenaient des différents ministères et agences gouvernementales impliqués dans la préparation et la réponse aux pollutions marines : CIAPOL, Ministère des mines, du pétrole et des énergies renouvelables, Secrétariat permanent du comité interministériel de l'action de l'Etat en mer, Ministère des transports.

La liste détaillée des participants est jointe en Annexe 2 du présent rapport.

Les experts qui ont animé les travaux étaient les suivants :

- **M. Julien Favier, IMO / IPIECA – Chef du Projet GI WACAF**
Tel: +44 (0)73 7933 2484
E-mail : julien.favier@ipieca.org
- **Mme Emilie Canova, IMO / IPIECA – Coordinatrice du Projet GI WACAF**
Tel : +44 (0)20 7463 4048 / Portable : +44 (0)7768 966 947
E-mail : ecanova@imo.org
- **Consultants**
 - **M. Thomas Liebert**, Chef du service des relations extérieures et des conférences, Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) ;
 - **M. Jean-Claude Sainlos**, Consultant GI WACAF ; et
 - **Mme Nathalie Soisson**, Consultante GI WACAF.



5. Activités et présentations

5.1. Cérémonie d'ouverture

La cérémonie d'ouverture s'est déroulée le lundi 18 mars 2019 à partir de 15h00 en présence du Ministre de l'Environnement et du Développement durable de la Côte d'Ivoire. Les discours se sont suivis dans l'ordre ci-dessous :

- Allocution de bienvenue de Monsieur Martin Niagne Dibi, Directeur du CIAPOL,
- Allocution de bienvenue de Monsieur Julien Favier, Chef du Projet GI WACAF,
- Discours d'ouverture de Monsieur le Ministre de l'Environnement et du Développement durable.

Les allocutions respectives des intervenants cités ci-dessus sont attachées en Annexes 3, 4 et 5 du présent document.

Le Directeur du CIAPOL a remercié le projet GI WACAF et l'OMI pour soutien apporté à la Côte d'Ivoire et aux Etats du projet en vue de la consolidation de leurs systèmes nationaux de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. A titre d'exemple, il a rappelé que l'atelier faisait suite à une demande de la Côte d'Ivoire de révision de ses textes de transposition des conventions internationales de l'OMI relatives à la prévention, de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans le souci d'appliquer convenablement lesdites conventions et de disposer d'un plan d'intervention d'urgence opérationnel et efficace. Il a enfin rappelé que l'objectif de cette rencontre était d'assister les pays à remplir leurs obligations et à exercer leurs responsabilités inscrites dans les conventions de l'OMI et de les aider à consolider leurs cadres juridiques internes.

Le chef 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, il 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 souhaité la bienvenue aux délégués du Bénin, Sénégal, Gabon, Congo et RDC et les a remerciés de leur présence qui témoigne de la solidarité entre les pays qui demande de conjuguer les efforts face aux défis de la protection du milieu marin contre les pollutions. En effet il a ensuite rappelé les risques auxquels les pays de la région faisaient face au regard de leur position géographique. Il a souhaité que cet atelier contribue au renforcement de l'expertise régionale et au raffermissement des liens de coopération entre les Etats pour la protection et la lutte contre les pollutions marines. Il a remercié le projet GI WACAF et l'OMI pour l'accompagnement et le soutien dans cette direction.

5.2. Photo de groupe

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





D'autres photos de l'évènement peuvent être consultées en [Annexe 7](#).

5.3. Présentations de cet atelier

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

JOUR 1 Lundi 18 mars 2019

Session 1 : Présentation du projet GI WACAF

M. Julien Favier, Chef du projet GI WACAF

M. Julien Favier a présenté dans un premier temps les objectifs et les activités du Projet ainsi que les rôles respectifs de l'OMI et de l'IPIECA. Il a ensuite présenté les améliorations observées dans la région depuis plus de dix ans en termes de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et les objectifs pour le cycle 2018-2019. Ces progrès sont mesurés grâce aux indicateurs du projet GI WACAF, notamment la rédaction de plans nationaux de lutte contre les pollutions par hydrocarbures. Enfin, il est revenu sur les temps forts du projet GI WACAF, avec la conférence régionale de novembre 2017 en Côte d'Ivoire. Julien Favier a ensuite présenté plus précisément les objectifs et le déroulement de l'atelier.

Session 2 : Présentation du cadre juridique international

M. Jean-Claude Sainlos, Consultant pour le Projet GI WACAF

M. Sainlos a présenté système des conventions internationales en s'appuyant sur un schéma pour situer les conventions étudiées par rapport au cadre juridique international (en partant de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer jusqu'aux divers codes en passant par les conventions OMI et les conventions de coopération régionale à l'instar de Convention d'Abidjan).

Il a ensuite montré plus précisément le lien entre les articles 3, 4, 5 de la Convention OPRC et la règle 37, annexe 1 de la Convention MARPOL ainsi que la place du système national de préparation à la lutte et de lutte découlant de l'article 6 de la convention OPRC dans ce système. Cet article central de la convention OPRC montre que l'organisation des pouvoirs publics est essentielle. M. Sainlos a également montré les liens avec les aspects de responsabilité et indemnisation ainsi qu'avec les mécanismes de coopération régionale et internationale (article 7 OPRC). Il a enfin insisté sur le fait que les textes nationaux doivent reprendre les bonnes dispositions des conventions et que les bonnes autorités doivent être en charge et (présentes dans chaque exercice) pour couvrir l'ensemble du système international.

Session 3 : Le contexte régional : présentation des situations nationales

Côte d'Ivoire - Mme Aurélie Neame (CIAPOL)

RDC – M. Henri Muyembe (Ministère de l'Environnement et du développement durable)

Congo – MM. Médard Ngobo et Jean-Sylvain Ngaka (Direction générale de la Marine marchande)

Bénin – M. Guy Aguehoudé (Direction de la Marine marchande)

Sénégal – Mme Anna Ndeye Sow (Agence Nationale des Affaires Maritimes)

Gabon – Dr Ange Simplicie Boukinda (Ministère de l'Environnement et de la Protection de la nature)

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 bilan et d'échanger sur les difficultés et défis communs.

Session 4 : Principes de transposition des conventions internationales dans la législation nationale

Mme Nathalie Soisson, Consultante pour le Projet GI WACAF

Mme Soisson a commencé par présenter les 2 grands systèmes juridiques, monistes et dualistes. Elle s'est ensuite concentrée sur les Conventions de l'OMI : elle en a présenté les particularités au regard du droit international (étapes d'élaboration, de ratification et de mise en application, système des amendements), la composition et a également fait le point sur les autres instruments.

La présentation des principes de transposition des conventions en droit français a permis de montrer un exemple de transposition et d'application des conventions OMI dans un système moniste, qui correspond au système des 6 pays réunis. Mme Soisson a insisté sur les étapes clés de la transposition : ratification, publication, textes d'application (loi, décret ou arrêté) en fonction de ce qui est adapté en veillant à la cohérence d'ensemble du dispositif d'application (importance des références).

Session 5 : Présentation du régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures

M. Thomas Liebert, FIPOL

M. Liebert a tout d'abord fait une présentation générale du régime international de responsabilité et d'indemnisation puis du rôle des FIPOL. Au sein du régime de responsabilité et d'indemnisation il a commencé par présenter la convention CLC 92 qui en constitue le premier niveau. Les principales caractéristiques et notions à reprendre dans les législations nationales ont été présentées

(responsabilité objective du propriétaire du navire, limitation de la responsabilité, assurance obligatoire, compétence exclusive du territoire où les faits ont lieu).

M. Liebert a ensuite présenté le deuxième niveau constitué par la convention portant FIPOL 92 en insistant sur sa complémentarité avec la CLC et évoqué le troisième niveau constitué par le Fonds complémentaire de 2003.

Enfin le fonctionnement institutionnel du FIPOL (structure, représentation, versement des contributions, traitement des demandes d'indemnisation etc.) a été présenté en détails.

JOUR 2 Mardi 13 novembre 2018

Session 6 : Présentation sur la mise en œuvre des conventions de responsabilité et indemnisation dans l'ordre juridique interne

M. Thomas Liebert, FIPOL

Cette présentation a fait suite à la présentation de la veille sur le régime international d'indemnisation et de responsabilité civile. Elle a permis à M. Liebert d'insister sur les éléments requis dans les textes de transposition de ces conventions dans un système moniste :

- Reconnaissance de la personnalité juridique du FIPOL,
- Définition d'une procédure en limitation,
- Obligation d'un certificat d'assurance et définitions de mesures contre les navires sans certificat,
- Définition de la compétence des tribunaux (par exemple par un décret qui clarifie la procédure judiciaire).

M. Liebert a également insisté sur l'importance de reprendre les définitions mot pour mot dans les textes d'application (notamment la définition d'un dommage par pollution, des mesures de sauvegarde, du navire, etc.) et de dénoncer la convention CLC 69 pour les pays ayant ratifié le Protocole CLC 92 afin de d'éviter toute insécurité juridique. Il a terminé en présentant l'exemple concret du *Volgoneft* illustrant les conséquences négatives d'un défaut de mise en œuvre d'une convention en droit national a posé des problèmes.

Session 7 : Présentation sur les conventions « Hydrocarbures de soute » de 2001 et LLMC 76 et 96

Mme Nathalie Soisson, Consultante pour le Projet GI WACAF

Mme Soisson a présenté les spécificités de la convention « Hydrocarbures de soute » et son rôle dans le système d'indemnisation et de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures. La Convention « hydrocarbures de soute » s'applique aux dommages par les hydrocarbures transportés en soute et non par les hydrocarbures transportés comme cargaison (pour lesquels la convention CLC est applicable). Mme Soisson a ensuite présenté les principales caractéristiques de la convention, notamment l'obligation de certificat. Un décret d'application doit ainsi déterminer qui est l'autorité compétente pour délivrer ce certificat. Il a été fait mention de la lettre circulaire de l'OMI sur la vérification de l'assise financière des assureurs.

Cependant la convention, contrairement à la Convention CLC ne mentionne pas de limitation de responsabilité. L'Etat doit donc mettre en œuvre son propre système de limitation de responsabilité ou bien ratifier la Convention LLMC et se référer à ce régime de limitation dans ces textes d'application. C'est pourquoi Mme Soisson a ensuite présenté la convention LLMC en se focalisant sur

les aspects nécessaires comme complément de la convention « Hydrocarbures de soute » en tant que possibilité de régime de limitation de responsabilité. Elle a présenté les textes composant la dernière version à jour de la convention (celle qu'il faut ratifier) : Convention de Londres de 1976, Protocole de Londres de 1996, Amendements de 2012 qui relèvent les limites de responsabilité. Mme Soisson a enfin insisté sur la nécessité de dénoncer LLMC 76 si on a ratifié LLMC 96 afin de ne pas créer d'insécurité juridique.

Session 8 : Etude de cas des textes de la Côte d'Ivoire en lien avec la responsabilité civile et indemnisation

M. Thomas Liebert, FIPOL et Mme Nathalie Soisson, Consultante GI WACAF.

M. Liebert et Mme Soisson ont présenté les projets de décrets rédigés par le CIAPOL transposant les conventions CLC 92 et FIPOL 92 ainsi que « Hydrocarbures de soute » 2001. Les textes annotés par les consultants ont été distribués aux délégués. A partir de ces textes, des principes généraux de transposition des conventions de l'OMI sur la responsabilité et l'indemnisation pouvant servir à tous les pays représentés ont été mis en exergue.

Session 9 : Travaux de groupe

Tous

Réunis en groupes nationaux, les délégués ont pu travailler ensemble à mettre en application les séances théoriques de la veille et du matin. Ils ont ainsi établi un diagnostic précis de leur situation nationale concernant la ratification, la transposition et la mise en œuvre des conventions ce qui leur a permis de déterminer les actions à entreprendre dans le cadre national. Les tableaux faits à cette occasion ont été inclus dans le plan d'action (voir Annexe 6). Ils contiennent notamment par pays les textes (lois, décrets, arrêtés) à prendre selon le niveau normatif indiqué, l'attribution des responsabilités, des indications sur la veille juridique, etc.

JOUR 3 Mercredi 14 novembre 2018

Session 10 : Présentation de la convention OPRC 90 et mise en œuvre de cette convention dans l'ordre juridique interne

M. Jean-Claude Sainlos, Consultant GI WACAF

Dans une première partie de la journée, M. Sainlos a présenté les principales dispositions de la convention OPRC juridiquement contraignantes, à savoir les articles 3, 4, 5, 6 et 7. Le lien avec les dispositions figurant déjà dans la Convention MARPOL Annexe 1 a été illustré et montre que les conventions étudiées forment un système cohérent à prendre en compte lors de leur transposition.

Dans un deuxième temps, M. Sainlos est revenu sur les différents thèmes devant être pris en considération dans la mise en œuvre des conventions. Dans une présentation participative, il a invité les délégués à s'interroger sur leurs propres dispositions nationales au regard de ces thèmes. Ces réflexions ont été incluses dans le plan d'action en Annexe 6 de ce rapport.

1. La prévention

M. Sainlos est revenu sur les obligations des Etats côtiers, du port state control et des Etats pavillons. Il a rappelé que la définition du navire dans MARPOL couvrait les installations offshores. Au niveau de la prévention les conventions MARPOL et OPRC doivent être prises en compte comme un système et une attention particulière doit être portée au problème de la cohérence entre les différentes législations de la marine marchande, de l'environnement et hydrocarbures. Ce problème de cohérence entre les 3 instruments législatifs principaux est commun à la plupart des pays.

2. Préparation à la lutte et lutte

M. Sainlos a rappelé que c'est l'article 6 de la convention OPRC qui demande des systèmes nationaux de préparation à la lutte et de lutte. L'importance de bien distinguer les plans d'urgence sectoriels et le plan d'urgence national qui doit prendre en compte les premiers a été soulignée, de même que l'importance d'avoir les responsabilités bien définies. M. Sainlos a insisté sur l'importance de bien coordonner lutte en mer et lutte à terre.

3. Coopération avec l'industrie et coopération internationale

M. Sainlos a évoqué la possibilité de passer des accords de coopération avec l'industrie pour mobiliser du matériel en cas de besoin. Il a cependant souligné l'importance de la formation du personnel pour utiliser le matériel. L'exemple du Sénégal qui a un accord avec OSRL et des compagnies pétrolières en cas de pollution par accident de navire a été présenté.

JOUR 4 Jeudi 15 novembre 2018

Session 11 : Etude de cas sur le projet d'arrêté sur les dispersants de la Côte d'Ivoire

M. Sainlos, Consultant GI WACAF et M. Favier, chef du Projet GI WACAF

Cette étude de cas a permis d'identifier les 3 points importants à inclure dans un texte sur la politique des dispersants : les conditions d'utilisation, la liste des dispersants autorisés et l'autorité en charge de délivrer les autorisations d'utilisation. Le PNIU doit faire référence à ce texte.

Session 12 : Présentation du plan d'action issu des travaux de groupe et relecture collective

Tous

Durant l'atelier, les travaux en groupes, de même que les discussions en plénière ont permis d'identifier des difficultés communes ainsi que des recommandations concrètes en lien avec les thèmes discutés pour l'amélioration des cadres juridiques et institutionnels des pays. Ce bilan et les recommandations en conséquence ont été regroupés dans un plan d'action présenté à l'ensemble des participants pour discussion. Ce plan d'action structuré en 2 parties selon les 2 thèmes principaux de l'atelier permet d'identifier les synergies possibles entre les pays mais également les actions nationales propres à chaque pays qui peuvent être prises afin d'améliorer l'architecture juridique et institutionnelle et ainsi mettre en œuvre de façon efficace les conventions étudiées.

5.4. Cérémonie de clôture

L'atelier s'est conclu par une courte allocution de M. Dibi 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.

M. Favier a ensuite remercié les participants et organisateurs pour leur disponibilité et leur professionnalisme et a insisté sur le fait que cet événement a été un grand succès 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 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.

6. Recommandations

Durant l'atelier, des discussions en sous-groupe de même qu'une session en plénière sur la présentation du plan d'action ont permis d'identifier des recommandations concrètes en lien avec les thèmes discutés durant l'atelier pour l'amélioration des cadres juridiques et institutionnels des pays.

Le plan d'action complet, comprenant un état des lieux par pays, un aperçu des défis communs ainsi que des recommandations spécifiques par thème, se trouve en Annexe 7 du présent rapport.

7. 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 des obligations afférentes et sur le contexte technique et légal de la transposition de ces conventions l'OMI dans leur droit national, mais, dans une approche participative, il a également permis d'identifier les obstacles (actuels ou potentiels) à la mise en œuvre effective des conventions mentionnées. La rédaction du plan d'action contenant une évaluation des problèmes et difficultés rencontrés dans les domaines et sujets considérés comme prioritaires et des recommandations proposant des actions à entreprendre dans le cadre national ainsi que régional pour répondre à ces difficultés montre le succès et l'utilité de cet atelier.

Annexe 1 – Programme

Jour 1. Lundi 18 mars 2019	
08h30	Arrivée et enregistrement des participants
	Cérémonie d'ouverture
09h00	Cérémonie d'ouverture <ul style="list-style-type: none"> - Mots de bienvenue (<i>Martin Niagne Dibi, Directeur du CIAPOL</i>) - Mots de bienvenue du GI WACAF (<i>Julien Favier, GI WACAF</i>) - Allocution d'ouverture des autorités ivoiriennes (<i>Ministre ou son représentant</i>)
10h00	Pause-café et photo de groupe
	Introduction de l'atelier
10h30	Introduction de l'atelier <ul style="list-style-type: none"> - Présentation du Projet GI WACAF (<i>Julien Favier et Emilie Canova, GI WACAF</i>) - Objectifs de l'atelier, programme et méthode de travail (<i>Julien Favier, GI WACAF et Jean-Claude Sainlos, consultant GI WACAF</i>) - Présentation des facilitateurs (<i>Thomas Liebert, FIPOL, Jean-Claude Sainlos et Nathalie Soisson, consultants GI WACAF</i>) - Présentation des participants (<i>tour de table</i>)
	Contexte général : cadre juridique international, contexte régional, transposition
11h00	Le cadre juridique international <ul style="list-style-type: none"> - Conventions de l'OMI - Accords de coopération régionale <i>Jean-Claude Sainlos, consultant GI WACAF</i>
12h00	Déjeuner
13h00	Le contexte régional <ul style="list-style-type: none"> - Présentation du cadre juridique et institutionnel - Situation des États concernant la ratification et la mise en œuvre des conventions <i>15 minutes par délégation nationale</i>
14h30	Pause
14h45	Présentation des principes de transposition des conventions internationales dans la législation nationale <i>Nathalie Soisson, consultante GI WACAF</i>
15h30	Discussions
	Thème 1 – Responsabilité et indemnisation
16h00	Le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures <ul style="list-style-type: none"> - Protocole CLC de 1992 - Fonds de 1992 et Fonds supplémentaire de 2003 <i>Thomas Liebert, FIPOL</i>
17h00	Fin du premier jour

Jour 2. Mardi 19 mars 2019	
09h00	<p>Mise en œuvre du régime de responsabilité et d'indemnisation dans l'ordre juridique interne avec exercices pratiques et questions/réponses</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aspects juridiques - Aspects institutionnels (attribution des responsabilités) <p><i>Thomas Liebert, FIPOI</i></p>
10h00	<p>Présentation des conventions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Convention « hydrocarbures de soute » de 2001 - Convention LLMC de 1976 et Protocole LLMC de 1996 <p><i>Nathalie Soisson, consultante GI WACAF</i></p>
10h45	Pause-café
11h00	<p>Mise en œuvre des conventions Hydrocarbures de soute et LLMC dans l'ordre juridique interne avec exercices pratiques et questions/réponses</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aspects juridiques - Aspects institutionnels (attribution des responsabilités) <p><i>Nathalie Soisson, consultante GI WACAF</i></p>
12h00	Déjeuner
13h00	<p>Etude de cas : présentation des textes de la Côte d'Ivoire en lien avec la responsabilité civile et indemnisation</p> <p><i>Représentants ivoiriens et consultants (Thomas Liebert, FIPOI et Nathalie Soisson, consultante GI WACAF)</i></p>
14h00	<p>Groupes de travail</p> <p>Mise en application des séances du matin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diagnostic de la situation nationale concernant la ratification, la transposition et la mise œuvre des conventions ; - Déterminer les actions à entreprendre dans le cadre national (lois/décrets à prendre, procédures législative et réglementaire, objectifs, niveau et contenu normatif de ces textes, attribution des rôles, veille juridique...).
15h30	Pause-café
15h45	<p>Discussions, questions/réponses et mise en commun en plénière en vue de la rédaction d'un plan d'action</p> <p><i>Tous</i></p>
17h00	Fin du deuxième jour

Jour 3. Mercredi 20 mars 2019	
	Thème 2 – Préparation à la lutte
09h00	<p>Présentation de la Convention OPRC et Mise en œuvre de la Convention OPRC dans l'ordre juridique interne</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cadre juridique, - Cadre institutionnel (attribution des responsabilités), - Implications pratiques (moyens nationaux, coopérations régionales, etc.). <p><i>Jean-Claude Sainlos, consultant GI WACAF</i></p>
10h15	Pause-café
10h45	<p>Etude de cas : présentation des textes transmis par la Côte d'Ivoire en lien avec la convention OPRC</p> <p><i>Représentants ivoiriens et Jean-Claude Sainlos, consultant GI WACAF</i></p>
12h00	Déjeuner
13h00	<p>Groupes de travail Mise en application des séances du matin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diagnostic de la situation nationale concernant la ratification, la transposition et la mise œuvre des conventions ; - Déterminer les actions à entreprendre dans le cadre national (lois/décrets à prendre, procédures législative et réglementaire, objectifs, niveau et contenu normatif de ces textes, attribution des rôles, veille juridique ...).
14h30	Pause-café
14h45	<p>Discussions, questions/réponses et mise en commun en plénière en vue de la rédaction d'un plan d'action</p> <p><i>Tous</i></p>
16h00	<p>Séance de <i>debriefing</i> en plénière</p> <p><i>Tous</i></p>
17h00	Fin du troisième jour

Jour 4. Jeudi 21 mars 2019	
	Mise en commun et plan d'action
09h00	Mise en commun des problématiques et solutions identifiées <i>Tous</i>
10h30	Pause café
11h00	Proposition d'un plan d'action <i>Tous</i>
12h00	Déjeuner
13h30	Table ronde pour finaliser discussions sur le plan d'action et recommandations <i>Tous</i>
15h00	Pause café
	Conclusion et clôture de l'atelier
15h30	Cérémonie de clôture <ul style="list-style-type: none">- Discours- Remise des certificats
16h30	Fin de l'atelier

Annexe 2 – Liste des participants

Colette GANDOU ILOLONGO	Directrice Générale de la Marine Marchande	Direction générale de la marine marchande	24206043166	madamegandou@yahoo.fr	Congo
Medard N'GOBO	Chef de Service de la Protection du Milieu Marin	Direction générale de la marine marchande	242,066,644,090	medardngobo@gmail.com	Congo
Jean Sylvain NGAKA	Chef de Bureau de la législation Maritime	Direction générale de la marine marchande	242,068,572,679	ngak_self@yahoo.fr	Congo
Germain Jessugnon AHISSOU	Chef de la Division de la Sécurité Maritime	Direction de la marine marchande	229 97981556	ahissfils2000@yahoo.fr	Benin
Y.T. Fabrice METONWAHO	Chef du Service de la Protection de l'Environnement Marin	Direction de la marine marchande	229 97481669	metonwaho@yahoo.fr	Benin
Guy AGUEHOUNDE	Chef du Service de la Réglementation et de la Documentation	Direction de la marine marchande	229 97264343	agdeguy@yahoo.fr	Benin
Louis LUNGU MALUTSHI	Directeur Chef de Service Ressource en Eau	Ministère de l'Environnement	243 998 472 51	lungumalutshi@gmail.com	DRC
Henri MUYEMBE NGASILI	Chef de Division Réglementation Etudes Juridiques	Ministère de l'Environnement	244 381 151 657 76	hmuyemb@yahoo.fr	DRC
Jean-Pierre NGAMPUTU N'GAMBWE	Chef de Bureau armement et Statistique	Ministère des Transports	243 998138631	jeanpierregamputu@gmail.com	DRC
NDeye Annah SOW	Directeur des Opérations Maritimes à l'Agence Nationale des Affaires Maritimes (ANAM)	ANAM	221 1775344920	ehmm230306@yahoo.fr	Senegal
Ousmane DIOUF	Responsable de la Branche Etudes Législation et	HASSMAR	221 77 53 44 920	jugediouf@gmail.com	Senegal



*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
Abidjan, Côte d'Ivoire – 18-21 Mars 2019*

	documentation à la HASSMAR				
Diodj SENE	Conseiller Technique POLMAR du Secrétaire Général de la HASSMAR	HASSMAR	77 6412826	Diodj.sene@hassmar.gouv.sn	Senegal
Aminatou NDONG NZE	Directeur Général du droit de la mer Affaires Etrangères	Ministère des Affaires Etrangères	214 02160368	syllaminahou@yahoo.fr	Gabon
Ange Simplicie BOUKINA	Directeur Général Adjoint	Ministere Environnement et protection de la Nature	241 06047249	Boualix200j@yahoo.fr	Gabon
Roger BIBANG EYA	Assistant Technique du point focal GI WACAF	Ministere Environnement et protection de la Nature	241 05222785	bibangeya@yahoo.fr	Gabon
NIANG RAÏTA Emeline	Administrateur Affaire Maritime PCU/OMI	Direction de la Marine Marchande	241 02518285	emelinemandzela1@yahoo.fr	Gabon
YÉBOUÉ Séraphin	Chef de Service des Hydrocarbures	Ministère des Mines, du Pétrole et du Développement des Energies Renouvelables			
KOUADIO Aké José- Nicole	Secrétaire technique chargé des Affaires Maritimes et portuaire	Ministère des Transports (SEPCIM-AEM)	08 34 95 34	nicole.kouadio@présidence.ci	Cote d'Ivoire
FOFANA Souleymane	Conseiller du DGAMP	Ministère des Transports	07 79 79 56	Soulfof6@yahoo.fr	Cote d'Ivoire
TROUPAH Yannick Alain	Chargé d'Étude	Ministère de l'Environnement	07 99 62 76	tylino@yahoo.fr	Cote d'Ivoire
Martin Niagne DIBI	Directeur du CIAPOL	Ministère de l'Environnement	20 22 54 44	dibmartino@yahoo.fr	Cote d'Ivoire
Nguetia KOUAMÉ	Conseiller Technique	Ministère de l'Environnement	8071220		Cote d'Ivoire
GNAE Charles	Assistant SERCOM	Ministère de l'Environnement	03 65 97 33	lebongna@yahoo.fr	Cote d'Ivoire
YUGONÉ Léonie	Assistante de Direction	Ministère de l'Environnement	40 02 64 99	leoniekoasi@gmail.com	Cote d'Ivoire

*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
Abidjan, Côte d'Ivoire – 18-21 Mars 2019*

AMAN Béatrice	Assistante de Direction	Ministère de l'Environnement	03 65 97 33	ebaahiwa@yahoo.com	Cote d'Ivoire
AMANI Mireille Etche	Chargée d'étude	Ministère de l'Environnement	07 57 52 47	Etche28@yahoo.fr	Cote d'Ivoire
NEAME Koueli Aurelie	Chargée d'étude	Ministère de l'Environnement	59 22 41 65	koueline@yahoo.fr	Cote d'Ivoire
YAO Koffi Mathias	Stagiaire juriste	Ministère de l'Environnement	20 22 54 44	Mathiasyao.saka@gmail.com	Cote d'Ivoire
KOTTY Jules	Conseiller juridique	Ministère de l'Environnement	07 16 88 17	Jules.kotty@yahoo.com	Cote d'Ivoire
Rosina SEA	Chef de service juridique	Ministère de l'Environnement	20 22 54 44	rosinesaeablohoua@yahoo.fr	Cote d'Ivoire
OUATTARA Aminata	Assistante Juridique	Ministère de l'Environnement	08 89 43 71	minawa.2010@yahoo.fr	Cote d'Ivoire
KONÉ Kathy Ines	Assistante Juridique	Ministère de l'Environnement	09 15 11 05	dekathined@gmail.com	Cote d'Ivoire

Annexe 3 – Allocution de bienvenue du Directeur du CIAPOL, Ministère de l'Environnement et du Développement durable, Monsieur Martin Niagne DIBI

DISCOURS DU DIRECTEUR DU CENTRE IVOIRIEN ANTIPOLLUTION

- **Monsieur le Ministre de l'Environnement et du Développement Durable (MINEDD) ;**
- **Monsieur le Chef de Projet de GI WACAF ;**
- **Mesdames et messieurs les représentants d'organismes internationaux ;**
- **Mesdames et messieurs les experts ;**
- **Mesdames et messieurs les points focaux nationaux de l'OMI et du Projet GI WACAF ;**
- **Mesdames et Messieurs les représentants des différentes Administrations publiques et parapubliques ;**
- **Mesdames et Messieurs les représentants des sociétés pétrolières ;**
- **Chers participants,**

C'est pour moi un plaisir de prendre la parole, ce matin, à l'occasion de la cérémonie d'ouverture 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.

C'est un honneur qui est fait à notre pays, d'abriter cette autre importante rencontre de l'initiative mondiale pour l'Afrique occidentale, centrale et australe, dénommée « Projet GIWACAF ». Je voudrais à cet effet, remercier Monsieur le Ministre de l'Environnement et du Développement Durable et à travers lui, l'ensemble du Gouvernement avec à sa tête le Premier Ministre, son excellence Amadou GON COULIBALY pour avoir permis que la Côte d'Ivoire accueille cette réunion et les différentes délégations de pays ici présents.

Je ne saurais oublier dans cette adresse de remerciement, les représentants du projet GI WACAF, de l'Organisation Maritime Internationale et de l'Association Internationale de l'Industrie Pétrolière pour la Sauvegarde de l'Environnement. Qu'il me soit permis de formuler à votre endroit, au nom de tous les points focaux GI WACAF, nos sincères remerciements pour le soutien et l'accompagnement que vos institutions ne cessent d'apporter à nos Etats dans le but de nous aider à développer et à

consolider nos systèmes nationaux de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans nos eaux marines.

Merci chers partenaires !

Monsieur le Ministre,

Mesdames et messieurs,

Chers participants,

La rencontre de ce jour, fait suite à une demande formulée par la Côte d'Ivoire, après la ratification des conventions internationales de l'OMI en matière de prévention, de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures et l'élaboration de son plan national d'intervention d'urgence.

En effet, dans le souci d'appliquer convenablement lesdites conventions et de disposer d'un plan d'intervention d'urgence opérationnel et efficace, elle a entamé un processus de transposition de ces accords internationaux dans son ordonnancement juridique. Toutefois, afin de s'assurer que ces projets de textes cadrent avec l'esprit et la lettre desdits accords, elle les a soumis à l'OMI pour juger de leur pertinence.

En outre, lors de la septième conférence biennale du Projet initiative mondiale pour l'Afrique Occidentale, Centrale et Australe, tenue à Abidjan en novembre 2017, plusieurs délégations nationales ont également exprimé leur souhait de bénéficier d'un appui pour la ratification et l'application des conventions internationales en matière de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures et de régime de responsabilité et d'indemnisation, qui furent suffisamment abordées lors des travaux de ladite conférence.

C'est en réponse à ces différentes sollicitations, que le Projet GI WACAF a décidé en accord avec l'OMI et IPIECA d'organiser cet atelier à l'endroit de tous les pays francophones membres de l'initiative.

Mesdames et Messieurs,

Chers délégués,

L'objectif de cette rencontre est donc d'assister les pays à remplir leurs obligations et à exercer leurs responsabilités inscrites dans les conventions de l'OMI en matière de prévention, de préparation et de lutte en cas de déversements d'hydrocarbures d'une part, et de les aider à consolider leurs cadres juridiques internes par la transposition de ces conventions à travers une définition claire de leurs obligations et responsabilités contenues dans celles-ci, d'autre part.

Ainsi, il s'agira d'aborder de façon spécifique, au cours de ces quatre jours de travaux, les questions relatives au cadre législatif et réglementaire, à l'organisation des pouvoirs publics, à la capacité de mise en œuvre et de contrôle de l'application des conventions mentionnées autour des thèmes suivants :

- la consolidation du cadre juridique et institutionnel relatif à la préparation, à la lutte et à la coopération contre les pollutions marines et ;
- la consolidation du cadre juridique et institutionnel afférent à la responsabilité et à l'indemnisation ;

Ceci, pour nous permettre d'adopter des lois et règlements qui traduisent et adaptent le contenu de ces différentes conventions à nos contextes nationaux.

Il est donc nécessaire que nous soyons attentifs et que nous n'hésitions pas à interroger nos maîtres de ce jour afin que nous ayons les bonnes réponses de sorte qu'au terme de cet atelier, nous soyons capables de mettre à la disposition de nos autorités des instruments législatifs qui facilitent leurs actions.

Je vous remercie.

Annexe 4 – Allocution de bienvenue GI WACAF

Julien Favier, Chef du projet GI WACAF

Monsieur le Ministre de l'Environnement et du Développement Durable,

Monsieur le Directeur du CIAPOL,

Mesdames et Messieurs les représentants des délégations nationales,

Mesdames et Messieurs les experts,

Mesdames et Messieurs les participants,

Bonjour.

C'est pour moi un plaisir et un honneur de prendre la parole à l'ouverture de cet important 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 Côte d'Ivoire, particulièrement le Centre Ivoirien Antipollution, 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. Il s'agit d'un projet de long terme fondé en 2006. En 13 ans d'existence, le Projet GI WACAF a travaillé en proche coopération avec les autorités des 22 États africains membres de l'initiative. Ensemble, nous avons organisé plus de 110 activités qui ont permis à un grand nombre de pays de mieux protéger leur environnement marin en renforçant leurs capacités à se préparer et à lutter contre les déversements d'hydrocarbures. Notre coopération s'inscrit donc dans la durée et dans la continuité.

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 provenir de plusieurs sources. Elles 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 de cesse 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, 17 États sur 22 sont parties 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.

Au cours de ces quatre jours, avec l'aide de nos consultants internationaux et d'experts locaux, nous allons alterner présentations techniques, discussions et mise en pratique de nos connaissances au cours d'échanges et d'exercices. S'il est indispensable de palabrer pour résoudre les obstacles qui se dresseront devant nous, nous allons néanmoins aller au-delà et inscrire l'ensemble de nos réflexions dans un document cadre. Ce plan d'action nous permettra d'envisager les prochaines étapes, au niveau régional, bilatéral et national, afin de permettre aux États présents de pleinement bénéficier des bienfaits des conventions de l'OMI, tout en leur permettant également de remplir leurs obligations et à exercer leurs responsabilités qui découlent de ces mêmes conventions.

Avant de conclure, je voudrais saisir cette occasion pour vous transmettre les sincères salutations de M. Kitack LIM, Secrétaire Général de l'OMI. Sur une note plus personnelle, je tiens à vous exprimer toute ma gratitude de nous avoir convié dans cette belle ville d'Abidjan 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 cette conférence. Je pense en particulier à l'équipe du CIAPOL, emmenée par monsieur le Directeur DIBI et à Monsieur le Ministre de l'Environnement et du Développement Durable, sans la volonté de qui rien n'aurait été possible.

Je ne terminerai pas sans vous avoir exprimé l'entière disponibilité du Projet GI WACAF pour renforcer ses relations de coopération avec la République de Côte d'Ivoire et l'ensemble des pays conviés aujourd'hui.

C'est par ces mots que je voudrais conclure, Mesdames et Messieurs, mais non sans avoir réitéré à tous, mes vœux les plus chaleureux de succès dans les travaux de ces 4 jours.

Je vous remercie.

Annexe 5 – Discours d'ouverture du Ministre de l'Environnement et du Développement durable, Professeur Joseph Seka Seka

Allocution d'ouverture de Monsieur le Ministre

- Madame la représentante de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ;
- Monsieur le représentant de l'Association Internationale de l'Industrie Pétrolière pour la Sauvegarde de l'Environnement (IPIECA) ;
- Monsieur le Chef de Projet GI WACAF ;
- Monsieur le Directeur exécutif du Projet GI WACAF ;
- Mesdames et messieurs les représentants d'organismes internationaux ;
- Mesdames et messieurs les experts ;
- Mesdames et messieurs les points focaux nationaux de l'OMI et du Projet GI WACAF ;
- Mesdames et Messieurs les représentants des différentes Administrations publiques et parapubliques ;
- Mesdames et Messieurs les représentants des sociétés pétrolières ;
- Chers participants,

Permettez-moi, en ces débuts de propos de vous souhaiter, au nom du Président de la République de Côte d'Ivoire, son Excellence Monsieur Alassane OUATTARA, de son vice-président Monsieur Daniel KABLAN Duncan et de l'ensemble du Gouvernement ivoirien, le chaleureux et traditionnel «Akwaba» comme il est de coutume chez nous.

Mesdames et Messieurs,

La Côte d'Ivoire est particulièrement honorée d'abriter, comme l'a souligné le Directeur du Centre Ivoirien Antipollution, cette autre rencontre du Projet Initiative Mondiale pour l'Afrique Occidentale, Centrale et Australe (GI WACAF) ; projet cofinancé par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Association Internationale de l'Industrie Pétrolière pour la Sauvegarde de l'Environnement (IPIECA).

Chers experts et délégués des pays membres des trois régions couvertes par le projet GI WACAF, Afrique de l'ouest, du centre et du sud, nous sommes heureux de vous accueillir sur les bords de la lagune « Ebrié » et tout le plaisir est pour moi de présider, cette cérémonie d'ouverture 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.

Votre présence parmi nous traduit les liens de fraternité et de solidarité qui unissent nos peuples et qui constituent également des valeurs, lesquelles valeurs nous commandent de conjuguer nos efforts face aux défis de la protection du milieu marin contre les pollutions. Et le Projet GI WACAF dont l'objectif est de renforcer les capacités des Etats membres en matière de prévention, de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, est devenu aujourd'hui un partenaire clé.

Autrement dit, il est non seulement un partenaire dans la formation de nos techniciens et experts mais il est également un cadre de rencontre et d'échanges pour une bonne collaboration en cas de pollution majeure de nos eaux marines.

Mesdames et Messieurs les experts,

Chers Points focaux nationaux de l'OMI et du projet GI WACAF,

La région couverte par le Projet GI WACAF qui part de la Mauritanie jusqu'en Afrique du Sud, est une zone richement pourvue aussi bien en ressources renouvelables qu'en ressources non renouvelables. C'est la première région pétrolière d'Afrique, avec l'un des plus grands gisements pétroliers au monde. C'est aussi une zone d'intenses activités de transport car l'axe maritime qui dessert le golfe de Guinée est assez important. C'est donc une zone d'importance stratégique qui est soumise de ce fait à des risques de pollution par le déversement accidentel d'hydrocarbures ou d'autres produits chimiques dangereux. Les enjeux économiques et sociaux en présence obligent par conséquent, à mettre en place des dispositifs pour prévenir et lutter contre toutes les formes de pollution qui pourraient découler de ces activités. Ainsi, la plupart de nos Etats ont ratifié les conventions de l'OMI élaborées dans ce sens et mis en place leur système d'intervention d'urgence en cas d'incident de pollution.

Toutefois, ces textes internationaux qui abordent un contexte assez général, mérite une domestication par chaque Etat membre avec une définition claire des rôles et responsabilités des acteurs publics et privés chargés de la prévention et de la lutte.

Cet exercice de transposition ou du moins d'adaptation des normes internationales au contexte national, n'est pas très souvent aisé même si chacun est sensé mieux connaître ses réalités locales. L'accompagnement par des spécialistes est toujours nécessaire pour être en phase, comme le disent si bien les juristes, avec l'esprit et la lettre de ces conventions. C'est d'ailleurs ce que nous avons tous compris, raison pour laquelle nous avons sollicité les experts ici présents pour nous appuyer, afin que nous puissions remplir pleinement nos obligations contenues dans ces différents accords.

Mesdames et Messieurs les experts,

Chers Points focaux nationaux de l'OMI et du projet GI WACAF

Je voudrais d'ores et déjà souhaité que cet atelier contribue davantage au renforcement de l'expertise régionale et au raffermissement des liens de coopération entre nos Etats pour la protection et la lutte contre les pollutions marines. Ceci, en vue de sauvegarder nos écosystèmes marins et côtiers au regard des multiples services qu'ils fournissent pour le développement tant économique que social de nos Etats.

Mesdames et Messieurs,

Je suis persuadé qu'avec la qualité des participants, vos travaux permettront d'atteindre les résultats escomptés.

Pour finir, je voudrais remercier l'OMI et l'IPIECA pour le soutien qu'il apporte aux pays du golfe de Guinée de la Mauritanie à l'Afrique du Sud à travers le Projet GI WACAF ;

Remercier les experts des différents organismes ici représentés pour avoir effectué nombreux le déplacement ;

Adresser mes salutations chaleureuses aux représentants des pays pour leur présence.

Tout en vous encourageant, je vous souhaite de fructueux travaux.

Sur ce, je déclare ouvert 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.

Je vous remercie.

Annexe 6 - Discours de clôture du Directeur du CIAPOL – Monsieur Martin Niagne Dibi

Mesdames et messieurs,

Distingués participants,

Le Lundi 18 Mars 2019, le Ministre de l'environnement et du Développement Durable, Pr Joseph Seka SEKA a procédé en ces mêmes lieux à l'ouverture officielle des travaux de l'atelier Sous-Régional sur la ratification et l'Application des Conventions Internationales de l'OMI relatives à la Préparation, à la Lutte en Cas de Déversement d'Hydrocarbures et au Régime de Responsabilité Civile et d'Indemnisation.

Pendant quatre jours, vous vous êtes attelés, avec grand intérêt et une assiduité exemplaire, à connaître et/ou découvrir pour certains, l'environnement des instruments de l'OMI au titre de cet atelier.

Je me félicite de la présence remarquable et active des participants venus du Bénin, Sénégal, Gabon, Congo, RDC et de la Côte d'Ivoire ce qui a donné un cachet spécial à cet important Atelier.

Les divers commentaires issus de vos travaux témoignent tout le sérieux qui a caractérisé vos assises. Vous êtes aujourd'hui bien familiers à ces instruments qui vous ouvriront sans nul doute de nouvelles perspectives.

Mesdames et Messieurs,

Je me réjouis des résultats combien éloquentes auxquels vous êtes parvenus au terme de vos travaux, ce dont je ne pouvais d'ailleurs pas douter au regard de la qualité des participants que vous êtes et celle des experts qui vous ont encadré.

Aussi, suis-je convaincu que vous êtes désormais mieux outillés, chers participants. C'est pourquoi je vous engage et vous encourage à prendre, à cet égard, les dispositions idoines afin de contribuer à rendre opérationnel ce cadre de partage des savoirs créé. Il reste entendu, comme souhaité par certains que d'autres ateliers comme celui-ci, devraient se poursuivre pour permettre aux cadres juristes et non juristes d'accéder aisément aux techniques de Transposition des Conventions.

Dans la continuité des recommandations de chaque Etat, chaque administration, devra poursuivre et renforcer la prise de mesures et la mise en œuvre d'actions guidées et centrées sur la transposition des Conventions.

Nos Etats sont engagés dans le processus, résolument irréversible de la mise en œuvre des instruments de l'OMI.

Mesdames et Messieurs,

Je ne saurais terminer mon propos, sans réitérer ma profonde gratitude aux experts de l'OMI, aux experts du projet GI WACAF dont l'engagement et l'implication ont permis l'atteinte de nos objectifs.

Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter, chers experts, une bonne poursuite de vos efforts visant à former nos cadres pour mieux assumer nos responsabilités, et j'espère avoir le plaisir de vous retrouver en d'autres occasions, ici en Côte d'Ivoire, pour consolider ce partenariat.

Je souhaite à toutes et à tous, bon retour dans vos Etats respectifs ou dans vos administrations qui vous ont mandatés.

En vous réitérant enfin mes remerciements, je déclare clos, au nom de Monsieur le Ministre de l'Environnement et du Développement Durable, Pr Joseph SEKA SEKA, l'atelier Sous-Régional sur la Ratification et l'Application des Conventions Internationales de l'OMI relatives à la Préparation, à la Lutte en cas de Déversement d'Hydrocarbures au et au Régime de Responsabilité Civile et d'indemnisation.

Annexe 7 – Plan d'action

État des lieux et plan d'action visant à faciliter la ratification, la transposition et l'application des conventions de l'OMI relatives à la préparation à la lutte, à la lutte et au régime de responsabilité civile et d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures

*Développé lors de l'atelier sous régional organisé par le projet GI WACAF
à Abidjan, Côte d'Ivoire, du 18 au 22 mars 2019*

Introduction

Ce document a été développé au cours de l'atelier sous régional qui s'est tenu du 18 au 22 mars 2019 à Abidjan, République de Côte d'Ivoire. Des délégués invités venant de 6 pays de la région ont participé à cet atelier. Les administrations des pays suivants étaient ainsi représentées : Bénin, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, République Démocratique du Congo et Sénégal. L'atelier a été organisé dans le cadre du programme de coopération technique (PICT) de l'OMI et a été mis en œuvre par le projet GI WACAF avec l'appui de la Division du milieu marin et du Bureau des affaires juridiques du Secrétariat de l'OMI ainsi qu'avec le soutien des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL).

Contexte

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 secteurs occupe une place très importante dans le développement économique de ces pays mais une pollution porterait un lourd préjudice à leur économie ainsi qu'à l'environnement côtier et marin. La mise en place d'un dispositif national pour prévenir et lutter contre toute forme de pollution liée à ces activités ainsi que pour assurer l'indemnisation et la réparation des dommages est capital pour concilier développement économique et prise en compte des risques.

Les activités d'exploration, d'exploitation et de transport maritime de pétrole et de gaz sont les principales sources de pollution. Elles 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.

Un ensemble de lois et règlements doivent transposer dans le droit national les dispositions imposées par les conventions internationales ainsi que contenir des exigences spécifiques que les États peuvent imposer aux acteurs privés et publics opérant dans les zones relevant de leurs juridictions.

Plusieurs départements ministériels sont impliqués dans l'élaboration et l'application de ces textes dans leurs domaines de responsabilité respectifs. L'implication d'un nombre important d'acteurs nécessite une définition claire des responsabilités et des arrangements institutionnels et doit comprendre notamment des dispositions spécifiques pour la coopération et la coordination interministérielle.

Mettre en place un système national de préparation et de lutte face aux pollutions efficace

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 cas d'événement de pollution, en utilisant ses propres ressources et/ou les ressources mobilisées par l'industrie ainsi que celles fournies par l'assistance internationale. Cela est rappelé par la convention OPRC et le protocole « Prévention et situations critiques » de la Convention d'Abidjan qui exigent que les États parties maintiennent un système de préparation et de lutte immédiatement mobilisable en cas de pollution. Cela implique que des lois et règlements fixent les responsabilités et désignent les autorités nationales compétentes responsables :

- e) De la préparation à la lutte ;
- f) Des interventions opérationnelles / de la lutte ;
- g) De la gestion de la coopération et de l'assistance internationale ; et,
- h) Des questions relatives à la responsabilité et à l'indemnisation.

La consolidation du cadre juridique est ainsi une étape primordiale de la constitution d'un dispositif national de préparation à la lutte et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures ainsi que d'indemnisation et de réparation des dommages. Cette consolidation passe par la transposition dans le droit national des conventions pertinentes de l'OMI ainsi que par la définition claire des responsabilités. Sur la base de ce cadre juridique pourra être finalisé un plan national d'urgence efficace.

Objectifs de l'atelier

Les objectifs de l'atelier étaient d'assister les administrations des Etats participants afin de leur permettre de :

3. Remplir leurs obligations et à exercer leurs responsabilités inscrites dans les conventions de l'OMI ; et
4. Consolider leur dispositif national de prévention, de préparation à la lutte, de lutte et coopération contre la pollution par les hydrocarbures ainsi que leur dispositif concernant l'indemnisation et la réparation des dommages.

Les participants ont pour cela été amenés à étudier la ratification, la transposition en droit national et la mise en œuvre effective des conventions relatives à la préparation à la lutte, à la lutte, à la responsabilité et à l'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures :

- La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) ;
- La Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) ;

- 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) ; et,
- Le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC).

Le Protocole à la convention d'Abidjan relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution ainsi que le projet de protocole offshore ont également été abordés.

Recommandations et plan d'action

Durant l'atelier, les participants ont discuté des problèmes et difficultés auxquels les administrations de leurs pays respectifs sont exposées. Les discussions ont permis aux participants de renforcer leurs connaissances, d'identifier les obstacles et de préciser leurs besoins d'assistance technique.

Au cours du dernier jour l'atelier a également adopté le plan d'action suivant qui devrait permettre de faciliter la ratification, la transposition et l'application des conventions de l'OMI susmentionnées.

Ce document contient :

- a) Une brève évaluation des problèmes, obstacles et difficultés rencontrés dans les domaines et sujets considérés comme importants et prioritaires ; et
- b) Un plan d'action proposant des actions à entreprendre dans le cadre national ainsi que régional et international pour répondre à ces problèmes, obstacles et difficultés y compris pour répondre aux besoins d'assistance technique.

Table des matières

<u>Première partie :</u>	37
<u>État des lieux et évaluation des obstacles et difficultés rencontrés</u>	37
A. <u>État des lieux à l'échelle nationale</u>	37
1. <u>La prévention, la préparation à la lutte, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (conventions MARPOL et OPRC)</u>	38
a) <u>Bénin</u>	38
b) <u>Congo (république du)</u>	38
c) <u>Côte d'Ivoire</u>	39
d) <u>Gabon</u>	40
e) <u>République Démocratique du Congo</u>	40
f) <u>Sénégal</u>	41
2. <u>Responsabilité civile et indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures (Protocole CLC de 92, conventions Fonds de 92, LLMC et Hydrocarbures de soute)</u>	42
a) <u>Bénin</u>	42
b) <u>Congo (république du)</u>	43
c) <u>Côte d'Ivoire</u>	45
d) <u>Gabon</u>	47
e) <u>République Démocratique du Congo</u>	48
f) <u>Sénégal</u>	51
B. <u>Obstacles identifiés</u>	52
1. <u>Accession, transposition et application en droit interne</u>	52
2. <u>Coopération régionale</u>	52
<u>Deuxième partie : Recommandations et actions à entreprendre</u>	54
A. <u>Recommandations générales sur l'accession aux conventions de l'OMI et leur transposition en droit national</u>	54
1. <u>Méthodologie</u>	54
2. <u>Processus de rédaction des décrets et autres textes d'application</u>	54
3. <u>Distinction entre application des conventions internationales et dispositions spécifiquement nationales</u>	55
4. <u>Veille législative et réglementaire</u>	55
5. <u>Identification des autorités et tribunaux compétents</u>	55
B. <u>Plan d'actions à entreprendre en ce qui concerne la prévention, la préparation à la lutte, la lutte et la coopération en cas de pollution par les hydrocarbures</u>	56
1. <u>La prévention</u>	56
2. <u>La préparation à la lutte et la lutte</u>	56
3. <u>L'assistance et la coopération internationale</u>	57
C. <u>Plan d'actions à entreprendre en ce qui concerne la responsabilité et l'indemnisation</u>	58
1. <u>Convention CLC 1992</u>	58
2. <u>Convention FIPOL 1992</u>	58
3. <u>Conventions Hydrocarbures de soute et LLMC</u>	58
4. <u>Certificats d'assurance</u>	59
5. <u>Responsabilité et indemnisation pour l'offshore</u>	59
D. <u>Coopération technique et points à soulever à l'OMI et auprès des Etats</u>	60
1. <u>Etats :</u>	60
2. <u>OMI :</u>	60
<u>Annexe 1 : Bénéfices et implications de la ratification des conventions - Tableau d'aide à la décision</u>	61

Première partie :

État des lieux et évaluation des obstacles et difficultés rencontrés

Afin de remplir pleinement leurs obligations et de mettre en œuvre de façon effective les conventions de l'OMI mentionnées suivantes :

- La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) ;
- La Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC) ;
- 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) ; et,
- Le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC),

les États parties doivent :

- a) Disposer d'un cadre législatif et réglementaire assurant la transposition dans l'ordre juridique interne des dispositions de ces conventions (notamment les dispositions techniques) ainsi que des lois spécifiques réprimant les infractions à ces conventions ;
- b) Organiser les pouvoirs publics en fixant clairement les attributions et responsabilités concernant la mise en œuvre, le contrôle, la police et les sanctions ; et
- c) Mettre en place des moyens humains et matériels pour réglementer, administrer et faire appliquer ces conventions.

L'atelier a été l'occasion d'effectuer un état des lieux à l'échelle nationale de l'état d'avancement de la mise en conformité des systèmes nationaux par rapports aux points évoqués ci-dessus. Les difficultés et obstacles rencontrés ont été mis en avant et des solutions ont été évoquées.

Il est important de noter que l'atelier s'est principalement concentré sur les obligations des États en tant qu'État du port et État côtier qui sont pour ces pays les domaines les plus importants et prioritaires.

A. État des lieux à l'échelle nationale

L'état des lieux est structuré en deux parties. La première couvre la prévention, la préparation à la lutte, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (conventions MARPOL et OPRC). La deuxième concerne la responsabilité civile et l'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures (Protocole CLC de 92, conventions Fonds de 92, LLMC et Hydrocarbures de soute).

Cet état des lieux à l'échelle nationale a été rédigé entièrement par les États à partir des données disponibles et doit être considéré comme tel. Chaque État a librement porté à la connaissance des facilitateurs les informations qui lui semblaient les plus pertinentes, ce qui explique la variété des informations retranscrites ci-dessous.

1. La prévention, la préparation à la lutte, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (conventions MARPOL et OPRC)

a) Bénin

Le cadre législatif et réglementaire

Loi N° 2010-11 du 07 mars 2011 portant code maritime en République du Bénin, les dispositions des conventions internationales ratifiées par le Bénin en matière de navigation maritime l'emportent sur les lois et règlements béninois. Ainsi, les conventions de l'OMI ratifiées par le Bénin ont une autorité normative supérieure. Justifiant de son appartenance au droit national par la publication, un instrument international, notamment une convention de l'OMI, bénéficie d'une présomption d'application directe.

Le cadre institutionnel

La direction de la marine marchande (Ministère des Transports) est le point focal OMI et responsable du suivi et de la mise en œuvre des conventions de l'OMI.

La direction de la marine marchande prend l'initiative de la mise à jour de la réglementation qui se fait en collaboration avec les autres ministères concernés.

b) Congo (république du)

Le cadre législatif et réglementaire

Textes de ratification :

La convention OPRC a été ratifiée par la République du Congo par :

- La loi n°4-2004 du 11 février 2004 autorisant la ratification internationale de la convention de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures ;
- Le décret n°2004-33 du 19 février 2004 portant ratification d'une convention.

Textes d'application :

Il n'existe pas un Plan National d'Intervention d'Urgence (PNIU) en cas de pollution par les hydrocarbures en milieu marin et côtier approuvé par décret N°2001-615 du 31 décembre 2001 portant approbation du PNIU. Toutefois, la Convention OPRC 90 connaît un retard de transposition en droit congolais.

- Arrêté n°969 du 31 décembre 1998 déterminant les procédures de contrôle et la lutte contre la pollution par les navires

Textes en vigueur concernant l'offshore

- La loi n°28-2016 du 12 octobre 2016 portant Code des hydrocarbures à son article 98 fait état de la mise en place d'un fonds national de prévention des risques environnementaux destiné à couvrir ces risques ou tout autre incident majeur au cours de la réalisation des activités amont. Le fonds est sous l'autorité du ministre de l'environnement.
- Loi n°4-98 du 28 août 1998 fixant les obligations des sociétés pétrolières en matière de démantèlement des installations de production des hydrocarbures

Le cadre institutionnel

Les autorités responsables sont le ministre des hydrocarbures, le ministre chargé de la marine marchande et le ministre chargé de l'environnement. La direction générale de la marine marchande est responsable de la mise en œuvre d'un plan d'action pour l'adoption de mesures correctives de non-conformité à la suite de l'audit de l'OMI en 2018.

c) Côte d'Ivoire

Le cadre législatif et réglementaire

La Côte d'Ivoire a ratifié un nombre important de conventions internationales de l'OMI relatives à la protection de l'environnement marin.

Les conventions OPRC 90 et HNS-OPRC 2010 ont été approuvées en juillet 2013. Plusieurs textes permettent la transposition de ces conventions en droit ivoirien :

- Loi n°96-766 du 3 octobre 1996 portant Code de l'Environnement ;
- Loi n°2017-442 portant Code Maritime Ivoirien ;
- Loi n°96-669 du 29 août 1996 portant code pétrolier ;
- Décret n°97-678 du 3 décembre 1997 portant protection de l'Environnement marin et lagunaire contre la pollution ;
- Décret n°98-42 du 28 janvier 1998 portant organisation d'un plan d'urgence de lutte contre les pollutions accidentelles en mer, en lagune et dans les zones côtières. Ce décret institue le plan national d'urgence dénommé « Plan POLLUMAR » et organise sa mise en œuvre en cas d'incident de pollution ; et
- Conformément à ce décret, la Côte d'Ivoire a élaboré et validé son plan d'urgence en 2015.

Le cadre institutionnel

Le Ministère de l'Environnement est responsable du déclenchement et de la coordination des opérations de lutte antipollution. Il est assisté par un comité interministériel de lutte, constitué des représentants des ministères parties prenantes.

Le Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL) est l'autorité nationale chargée de la mise en œuvre du plan POLLUMAR.

La stratégie nationale de l'Action de l'Etat en Mer est pilotée par le Secrétariat permanent du Comité Interministériel de l'Action en Mer (SEP-CIM), sous la présidence du Premier Ministre.

d) Gabon

Le cadre législatif et réglementaire

La convention OPRC est transposée en droit interne par le décret N° 653/PR/MTEPN du 21 mai 2003 relatif à la préparation et la lutte contre les pollutions par les hydrocarbures et autres substances nuisibles.

D'autres instruments régissent également la préparation à la lutte et la lutte comme le Code Communautaire de la Marine Marchande et le code de l'Environnement N° 007/2014 du 1er Août 2014.

Le cadre institutionnel

Les autorités impliquées dans la préparation à la lutte et la lutte sont la Direction Générale de la Marine Marchande, la Direction Générale de l'Environnement et de la Protection de la Nature, la Direction Générale Des Hydrocarbures, Marine Nationale, la Gendarmerie Nautique et les sociétés pétrolières notamment par l'intermédiaire de l'Union Pétrolière Gabonaise (UPEGA).

e) République Démocratique du Congo

Le cadre législatif et réglementaire

Textes en vigueur :

La loi du 09 juillet 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement prévoit en ses articles suivants la prise des décrets dans le domaine de la pollution par les hydrocarbures :

- (i) *Décret fixant le contenu et la procédure de notification en cas de pollution par les hydrocarbures et les mesures à prendre à la réception d'un rapport de pollution par les hydrocarbures (art.66) ;*
- (ii) *Décret fixant le contenu du Plan national d'intervention d'urgence, les mécanismes de coordination de sa mise en œuvre et de son suivi (art.64) ;*
- (iii) *Décret fixant les mesures d'atténuation de la pollution et de restauration des sites ou paysages dégradés ou pollués (art.50) ; et*

- (iv) *Décret déterminant le montant et les modalités de gestion de la caution de restauration du site (art.45).*

Plan national d'intervention d'urgence pour déversement accidentel des hydrocarbures, version 2010, appelé PLAN POLMARC.

Arrêté interministériel n°0001/CAB/MIN/ ENVIRO/2010 et n° 409/CAB/MIN/TVC/001 du 21 janvier 2010 portant création d'un centre de contrôle et de surveillance de la pollution marine en République démocratique du Congo.

Le cadre institutionnel

Direction des ressources en eau (DRE) (Ministère de l'environnement), à travers le Centre de Contrôle et de Surveillance de Pollution Marine (CCPM) Coordonne le Plan POLMARC ;

Direction Marine Marchande (Ministère des Transports et Voies des communications), collabore avec la DRE dans la supervision de la mise en œuvre du Plan POLMARC ;

Régie des Voies Maritimes (RVM) (Ministère des Transports et Voies des communications) collabore avec la DRE dans la mise en œuvre du Plan POLMARC ;

f) Sénégal

Le cadre législatif et réglementaire

Les textes en lien avec la préparation à la lutte, la lutte et la coopération sont :

- Loi n° 2002-22 du 16 Août 2002 portant Code de la Marine Marchande ;
- Loi 2001-01 du 15 janvier 2001 portant Code de l'Environnement ;
- Décret n°02006-323 du 07 avril 2006 portant création du Plan National d'Interventions d'Urgence en mer (PNIUM) ;
- Arrêté n 070022 du 16 juillet 2009 portant organisation et fonctionnement du plan national de lutte contre la pollution marine ; et
- Loi n°2019-03 du 1er février 2019 portant Code pétrolier

Le cadre institutionnel

Les agences et ministères impliqués sont :

- Ministère de la pêche et de l'économie maritime (Agence Nationale des Affaires Maritimes - ANAM) ;
- Haute Autorité chargée de la Coordination, de la Sécurité Maritime, de la Sureté maritime et de la protection de l'environnement marin (HASSMAR) ;
- Ministère du Pétrole et des Énergies (MPE) ;
- Ministère de l'environnement et du développement durable.

De manière plus générale, des initiatives d'élaboration de la réglementation peuvent venir de toute administration engagée dans la lutte contre les pollutions (Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, HASSMAR, ANAM...).

2. Responsabilité civile et indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures (Protocole CLC de 92, conventions Fonds de 92, LLMC et Hydrocarbures de soute)

a) Bénin

Le cadre législatif et réglementaire

Conventions	Statut de ratification (ratifié, en cours, dénoncé...)?	Publication au JO (oui / non)	Texte d'application (lois, décrets, arrêtés, etc.)	Actions à prendre par ordre de priorité
CLC 69	Ratifié en 1986	oui	Loi 2010-11 portant code maritime en République du Benin	Dénoncer CLC 69
CLC 92	Ratifié en 2011	oui	Articles 62 à 69	Prendre les textes d'application plus précis, notamment pour prendre en compte le régime d'indemnisation et vérifier l'exactitude du texte par rapport à la convention (ex : délais de prescription)
Fonds 92	Ratifié en 2011	oui		- Prendre les textes d'application plus précis - Régulariser la soumission des rapports au FIPOL (déterminer qui en a la charge, etc.)
Fonds supp 2003	Non	-	-	-
LLMC 76	Ratifié en 1986	oui	Loi 2010-11 portant code maritime en République du Benin Articles 140 et 143	Prendre des textes d'application plus précis, notamment pour clarifier la limitation de responsabilité du propriétaire de navire conformément à LLMC
LLMC 96			-	Entreprendre la ratification
Bunkers 2001			-	Entreprendre la ratification

Le cadre institutionnel

Dans le cadre du Fonds 92, le rapport sur les hydrocarbures doit être soumis au FIPOL par la Direction générale des hydrocarbures et combustibles fossiles du Ministère en charge des hydrocarbures (mais cette responsabilité n'est pas définie dans un texte).

b) Congo (république du)

Conventions	Statut de ratification (ratifié, en cours, dénoncé...)?	Publication au JO (oui / non)	Texte d'application (lois, décrets, arrêtés, etc.)	Actions à prendre par ordre de priorité
CLC 69	Actuellement en cours de ratification	-	-	- Recommandation d'interrompre le processus de ratification
CLC 92	Accession le 31/12/2001	Oui	Projet de Loi en cours d'élaboration	- Finaliser le projet de Loi - Faire adopter le projet par le Parlement
Fonds 92	Accession le 01/07/2002	Oui	Projet de Loi Projet de Décret	- Finaliser le projet de Loi - Faire adopter le projet par le Parlement
Fonds supp 2003	Accession le 19/05/2014	A vérifier	A confirmer	- Retrouver la référence de la Loi de ratification et du Décret d'Application
LLMC 76	Accession le 11/02/2004	Oui	-	- Adopter les textes d'application
LLMC 96	Accession en 2014	A vérifier	-	- Retrouver la Loi de ratification et son Décret - Prendre les textes d'application
Bunkers 2001	Accession le 18/03/2014	A vérifier	-	- Retrouver la Loi de ratification et son Décret - Prendre les textes d'application

Le cadre législatif et réglementaire

Le cadre institutionnel

Le Code des Hydrocarbures (Loi 28-206 du 12/10/2016) identifie le Ministre en charge des Hydrocarbures pour la soumission des rapports sur les hydrocarbures au FIPOL.

*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
Abidjan, Côte d'Ivoire – 18-21 Mars 2019*

Il y a un projet de Décret portant création d'un Bureau National du FIPOL, sous l'autorité du Ministre de la Marine Marchande, pour gérer les obligations relatives à la Convention FIPOL de 1992 et du Fonds Complémentaire de 2003.

c) Côte d'Ivoire

Le cadre législatif et réglementaire

Conventions	Statut de ratification (ratifié, en cours, dénoncé...)?	Publication au JO (oui / non)	Texte d'application (lois, décrets, arrêtés, etc.)	Actions à prendre par ordre de priorité
CLC 69	Ratifiée (loi du 21 juin 1973)	-	Décret n° 97-678 du 3 décembre 1997 portant protection de l'environnement marin et lagunaire contre la pollution	-Publication au JO -Dénoncer la CLC 69 -Vérifier la cohérence entre le décret de 1997 et la loi portant Code maritime de 2017
CLC 92	Ratifiée le 27 juin 1973	-	Loi 2017-442 portant Code maritime	-Publication au JO -Décrets d'application en cours de finalisation : vérifier cohérence avec la loi de 2017 -Revoir l'exactitude des textes par rapport à la Convention (exemple article 612 code maritime sur les délais de prescription)
Fonds 92	Ratifiée le 27 juin 1973	-	Loi 2017-442 portant Code maritime	Décrets d'application en cours de finalisation : vérifier cohérence avec la loi de 2017 Idem
Fonds supp 2003	-	-	-	-
LLMC 76	-	-	-	-
LLMC 96	-	-	-	A ratifier
Bunkers 2001	Ratifiée en 2013	-	-	Projets de textes en cours de finalisation

Le cadre institutionnel

Le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable (CIAPOL : Centre Ivoirien Antipollution) veille au suivi des conventions CLC/FIPOL en s'assurant que le contribuable au Fonds de 1992 au niveau national transmette régulièrement les rapports sur les hydrocarbures et soit à jour de ses cotisations.

Le Ministère des Transports (DGAMP : Direction Générale des Affaires Maritimes) est l'autorité nationale responsable des questions de droit civil et de la délivrance des certificats selon les articles suivants :

Article 615 de la loi n°2017-442 portant Code Maritime Ivoirien reconnaît au FIPOL la personnalité juridique et lui permet d'intervenir dans les poursuites.

Article 616 de la loi n° 2017-442 portant Code Maritime Ivoirien prévoit que le Ministère de l'Environnement marin et l'autorité maritime administrative doivent s'assurer du versement de la contribution ivoirienne par l'industrie pétrolière au FIPOL. Il stipule que le Fonds est alimenté à proportion des quantités de pétrole brut importées par la Côte d'Ivoire.

d) Gabon

Le cadre législatif et réglementaire

Conventions	Statut de ratification (ratifié, en cours, dénoncé...)?	Publication au JO (oui / non)	Texte d'application (lois, décrets, arrêtés, etc.)	Actions à prendre par ordre de priorité
CLC 69	Non	-	-	-
CLC 92	Ratifié	Non	Non	- Publication au Journal Officiel - Textes d'application (décret) - Sensibilisation, information et communication
Fonds 92	Ratifié	Non	Non	- Idem - Faire un inventaire des pollutions dans les six dernières années - Plateforme de travail coordonnée par le Conseil National de la Mer
Fonds supp 2003	Non	-	-	-
LLMC 76	Non	-	-	-
LLMC 96	Non	-	-	-
Bunkers 2001	Projet			

Le cadre institutionnel

CLC 92 (suivi) : Ministère en charge de la Marine Marchande / Affaires Étrangères ;

Fonds 92 (suivi) : Ministère en charge de la Marine Marchande / Affaires Étrangères / Ministère en charge des Hydrocarbures ;

Soumission des rapports : Ministère des hydrocarbures.

e) République Démocratique du Congo

Le cadre législatif et réglementaire

Conventions	Statut de ratification (ratifié, en cours, dénoncé...)?	Publication au JO (oui / non)	Texte d'application (lois, décrets, arrêtés, etc.)	Actions à prendre par ordre de priorité
CLC 69	Non	Non	Loi de 2011 portant principes fondamentaux relatifs à la protection de l'environnement ; Loi de 2015 portant régime général sur les hydrocarbures ; Loi de 2015 relative à l'eau	Pas d'actions à mener car sans objet
CLC 92	Non	Non		<ol style="list-style-type: none"> 1. Plaidoyer en faveur de l'adhésion auprès des autorités administratives et politiques à travers la sensibilisation ; 2. Préparation du projet de loi d'adhésion à CLC 92 ; 3. Défense du projet de loi et son adoption par le parlement ; 4. Signature de l'ordonnance de ratification par le président ; et 5. Préparation et dépôt de l'instrument de ratification à l'OMI
Fonds 92	Loi d'adhésion adoptée, il reste le dépôt de l'instrument de ratification		Contrat de partenariat entre le Ministère de l'environnement et développement durable avec les sociétés pétrolières sur le fonds d'indemnisation (non opérationnels à ce jour) pour compléter le Fonds 92.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Accélérer le processus de dépôt de l'instrument de ratification ; 2. Préparation et dépôt de l'instrument de ratification à l'OMI 3. Publication au journal officiel 4. Elaboration participative d'un

				texte d'application fixant les modalités de mise œuvre des FIPOL en RDC
Fonds supp 2003	Loi d'adhésion adoptée (Loi 14/016), il reste le dépôt de l'instrument de ratification	Non		Sans objet : pas d'intention de continuer le processus
LLMC 76	Non	Non		Pas d'actions à mener, sans objet
LLMC 96	Non	Non		<ol style="list-style-type: none"> 1. Plaidoyer auprès des autorités administratives et politiques à travers la sensibilisation 2. Préparation du projet de loi d'adhésion à la LLMC96 3. Défense du projet de loi et son adoption par le parlement 4. Signature de l'ordonnance de ratification par le président ; 5. Préparation et dépôt de l'instrument de ratification à l'OMI 6. Publication au journal officiel du LLMC96 7. Elaboration participative des mesures d'application de LLMC96
Bunkers 2001	Loi d'adhésion adoptée (loi	non		<ol style="list-style-type: none"> 1. Accélérer le processus de dépôt

	n°14/012 du 17/06/2014), il reste le dépôt de l'instrument de ratification			<p>de l'instrument de ratification ;</p> <p>2. Préparation et dépôt de l'instrument de ratification à l'OMI</p> <p>3. Publication au journal officiel du Bunker</p> <p>4. Elaboration participative des mesures d'application de Bunker 2001</p>
--	--	--	--	--

Le cadre institutionnel

Autorité responsable	Service en charge des rapports sur les pollutions par hydrocarbure - OPRC	Service en charge de la mise à jour de la réglementation
Ministère en charge Environnement et Développement Durable	Direction RE/ CCPM	Direction Réglementation & C.E
Ministère des transports et Communication	Direction Marine Marchande/CCPM	Direction Marine Marchande/div. flotte
Ministère des Affaires Etrangères	Non	Direction des Affaires juridiques
Ministère des hydrocarbures	Direction / division infrastructures	Direction / réglementation
Ministère de l'Intérieur	Direction des Catastrophes naturelles	Non
	Direction des Migrations/Div. Affaires Extér. & Entités territoriales Décentralisées	Non
	Police Nationale/ Direct. Communication	non
Ministère de la défense Nationale	Forces navales et aériennes	Non
Ministère des affaires sociales et humanitaires	Oui	
Ministère des Finances/Budget	Oui	non
Secteur privé	Sociétés pétrolières	

f) Sénégal

Conventions	Statut de ratification (ratifié, en cours, dénoncé...)?	Publication au JO (oui / non)	Texte d'application (lois, décrets, arrêtés, etc.)	Actions à prendre par ordre de priorité
CLC 69	Ratifié	Oui	Code de l'Environnement : Art. 70, 71, 72 Code de la Marine Marchande : art. 583, 584, 585	Dénoncer ?
CLC 92	Ratifié	Oui		
Fonds 92	Ratifié	Oui		Arrêté conjoint à prendre pour préciser les conditions de l'article 15 du FIPOL
Fonds supp 2003	-	-	-	-
LLMC 76	-	-	-	-
LLMC 96	Projet	-	-	-
Bunkers 2001	Projet			

Le cadre législatif et réglementaire

Le cadre institutionnel

Au cours du processus de ratification l'administration maritime élabore et soumet un programme des instruments à ratifier pour l'exercice en cours. Ce dernier est soumis à un niveau supérieur (MAESE/SGG), qui centralise l'ensemble des besoins des directions techniques du gouvernement. A ce niveau une priorisation peut être faite.

B. Obstacles identifiés

1. Accession, transposition et application en droit interne

La plupart des difficultés identifiées au cours de l'atelier dans ce domaine sont valables pour l'ensemble des conventions de l'OMI. Elles ne concernent pas l'ensemble des Etats et chaque cas est unique au niveau national. Cependant, des tendances ont émergé pendant l'atelier et sont retranscrites ci-dessous :

Accession :

- Le manque de synergies d'action entre le ministère des affaires étrangères et les ministères techniques durant le processus de ratification ; et
- Le manque d'appropriation et de visibilité de ces problématiques, notamment au plus haut niveau politique et administratif.

Transposition :

- L'absence de collaboration entre les structures de l'administration maritime ;
- Le manque de formation des juristes maritimes et du personnel technique en matière d'élaboration de législation maritime nationale ;
- La lourdeur du processus administratif qui se traduit par la complexité du processus d'obtention, des signatures et contreseing des administrations concernées ;
- L'insuffisance des capacités juridiques et techniques sur les sujets liés à la transposition ;
- Le manque de cohérence entre les lois et autre textes juridiques préparés par les différents ministères concernés dû à un faible niveau de concertation au moment de l'élaboration des textes.

Application :

- Le manque de mécanismes de veille règlementaire afin d'assurer un suivi pertinent des avancées à l'OMI ;
- L'absence de plateforme de concertation et de coordination de tous les points focaux des conventions de l'OMI qui se retrouvent logés dans différents ministères à savoir, les transports, l'environnement et les hydrocarbures ;
- L'insuffisance des ressources budgétaires et des moyens matériels ;
- La caducité de plusieurs textes d'application des conventions ; et
- L'absence de textes d'application pour clarifier le contenu des conventions.

Absence de priorité

- Faible niveau de priorité en raison de la fréquence très faible de survenance des cas de pollution par les hydrocarbures aux larges des côtes des pays de la région ; et
- Nécessité de faire le plaidoyer technique et politique auprès des décideurs sur les enjeux liés à la pollution par les hydrocarbures.

2. Coopération régionale

Il n'y a pas véritablement d'arrangements ou de mécanismes pour organiser l'assistance dans le cadre du protocole situation d'urgence de la convention d'Abidjan et dans le cadre du plan d'urgence sous régional.

Deuxième partie : Recommandations et actions à entreprendre

A la suite de l'évaluation des problèmes et difficultés l'atelier a développé les recommandations et les propositions d'actions suivantes à entreprendre au niveau national, régional et international pour chacun des domaines considérés comme prioritaires.

A. Recommandations générales sur l'accèsion aux conventions de l'OMI et leur transposition en droit national

L'atelier a proposé les actions suivantes afin de surmonter les obstacles au travail législatif et règlementaire et en vue d'assurer la transposition en droit interne des dispositions techniques des conventions abordées :

1. Méthodologie

Afin de pleinement intégrer les conventions de l'OMI dans l'ordre juridique interne, il est nécessaire, dans un système moniste (à l'instar des pays participants) de suivre les étapes suivantes :

1. Dépôt des instruments de ratification auprès de l'OMI ;
2. Loi de ratification ;
3. Publication des textes des conventions au Journal Officiel ou équivalent (accessibilité) ; et
4. Décrets d'application sectoriels.

Afin d'intégrer les conventions de façon cohérente dans l'ordre juridique interne, il est recommandé d'utiliser le tableau de transposition ci-dessous :

Articles de la Convention	Transposition en droit national	Commentaires éventuels

Le remplissage du tableau se fait comme suit :

1^{ère} colonne → reprise de tous les articles de la convention

2^{ème} colonne → en face de chaque article : disposition nationale assurant son application (préciser si nouvelle, existante, son niveau normatif, le numéro d'article et/ou sa place dans les textes existants)

3^{ème} colonne → commentaires (suppression ou modification d'un article de texte, instructions à prévoir, entité en charge de prendre les décrets/arrêtés d'application)

2. Processus de rédaction des décrets et autres textes d'application

Il est recommandé de copier mot à mot les définitions, le champ d'action et autres dispositions pertinentes. Il faut également éviter de résumer ou modifier le texte des dispositions pertinentes afin

d'éviter divergences d'interprétation et oublis. Si besoin, procéder par référence aux articles des conventions pertinentes ; et

Il est utile d'accompagner les textes d'application de notes explicatives pour clarifier l'objectif de ces textes et leurs principales dispositions.

3. Distinction entre application des conventions internationales et dispositions spécifiquement nationales

Si un État veut s'inspirer des dispositions de ces conventions pour les appliquer à d'autres situations nationales, il est nécessaire de distinguer ce qui relève des conventions et ce qui relève de ces situations nationales. Par exemple l'imposition d'une obligation d'assurance pour des navires naviguant uniquement en eaux intérieures devrait être dans une législation nationale séparée puisque ce cas n'est pas couvert par les conventions internationales de l'OMI.

4. Veille législative et réglementaire

Il est recommandé à l'autorité compétente de maintenir cette veille afin d'identifier les éventuels amendements aux conventions pertinentes et refléter ces évolutions dans la réglementation nationale.

5. Identification des autorités et tribunaux compétents

Cette question se pose pour l'ensemble des conventions pertinentes. Il est recommandé de vérifier que cette identification est effectivement mentionnée dans les textes d'application.

B. Plan d'actions à entreprendre en ce qui concerne la prévention, la préparation à la lutte, la lutte et la coopération en cas de pollution par les hydrocarbures

1. La prévention

Le lien entre la convention MARPOL et la convention OPRC a été rappelé. Il a également été rappelé que les dispositions **de la convention MARPOL s'appliquent aux navires et aux installations offshores notamment s'agissant des rejets, des plans d'urgence de bord de la notification en cas d'événement de pollution et des rapports de pollution. Il a été précisé que les installations offshores en activité relèvent de la juridiction de l'Etat côtier qui exerce alors les responsabilités d'Etat du pavillon.**

A cet égard les participants ont :

- Reconnu que la pollution d'origine opérationnelle est tout aussi préoccupante que la pollution d'origine accidentelle et qu'il est important de faire appliquer la réglementation de la MARPOL aux rejets par hydrocarbures ;
- Au-delà de l'importance de la **réalisation d'une étude d'impact environnemental avant le début des activités offshore**, les participants ont également souligné l'importance du suivi des plans de gestion environnementale et sociale ;
- Estimé qu'il convenait pour l'administration compétente de préciser dans un texte d'application le contenu du plan d'urgence des installations offshore et de détenir une copie de ces plans d'urgence pour en assurer une meilleure coordination avec le plan national d'urgence.

Les participants ont reconnu la nécessité :

- De réglementer tous ces aspects et que cela revenait principalement au ministère en charge des pétroles, au ministère en charge des affaires maritimes et au ministère de l'environnement. Ce qui pose également les problèmes d'inspection, de contrôle et de sanctions, c'est-à-dire :
 - o Avoir des inspecteurs formés et en nombre suffisant et des officiers assermentés du contrôle par l'Etat du port qui puissent monter à bord des installations offshore.
 - o Avoir une loi spécifique qualifiant les infractions à la convention MARPOL, précisant son champ d'application et fixant le régime de sanctions.
- **D'un décret spécifique pour les études d'impact environnemental également applicables à l'offshore.**
- **D'un décret spécifique pour le plan d'urgence de bord des unités offshore.**

2. La préparation à la lutte et la lutte

Concernant la mise en place d'un système national de préparation à la lutte et de lutte, bien qu'il y ait eu des gros progrès notamment avec la création de structures de coordination et le développement de plan d'urgences, des problèmes demeurent, il s'agit de :

- La définition des responsabilités et donc la possibilité de conflits de compétences ;
- La coopération et la coordination.

La création de structures comme les préfetures maritimes ou des conseils interministériels chargés de l'action de l'Etat en mer est pour beaucoup d'Etats une donne nouvelle dans le développement du dispositif de préparation à la lutte et de lutte. Beaucoup d'arrangements actuels devront probablement être reconsidérés.

Les participants ont insisté pour que le plus de visibilité et de publicité possible soit donné au plan national d'urgence, ce qui peut se faire par un décret et donc sa publication au journal officiel.

Des sujets spécifiques ont été abordés :

- La politique d'utilisation des dispersants. Il a été estimé qu'il est nécessaire de disposer d'un **décret sur les dispersants** précisant les produits homologués, leurs conditions d'utilisation et l'autorité compétente, cela principalement à destination des opérateurs offshore.
- Les moyens de lutte.
 - o Avoir un minimum de moyens de lutte pour pouvoir protéger rapidement des zones prioritaires et particulièrement sensibles ;
 - o **Avoir des arrangements avec les entreprises ou organismes locaux ;**
 - o **Coopérer avec l'industrie pétrolière engagée dans l'exploration et l'exploitation de pétrole et de gaz afin de s'assurer qu'un minimum de moyens seront disponibles sur place et que des arrangements existent pour mobiliser les moyens nécessaires en cas d'accident majeurs ;**
 - o En cas de pollution par les navires on peut, si cette procédure existe, avoir recours à la mise en demeure.

3. L'assistance et la coopération internationale

La demande d'assistance dans le cadre de la convention OPRC et dans le cadre du Protocole « situation d'urgence » de la convention d'Abidjan. Il a été précisé que :

- Par principe l'assistance, même de gouvernement à gouvernement, n'est pas gratuite. Il peut cependant y avoir des accords particuliers entre gouvernements ;
- Toutefois, il peut être convenu et, si cette possibilité existe, que l'assistant demandera directement à l'assureur ou au FIPOL (selon la situation) le remboursement des coûts de cette assistance dès lors que les actions entreprises se justifiaient et étaient raisonnables.

La coopération et l'assistance dans le cadre du Protocole situation d'urgence de la convention d'Abidjan :

- Il n'y a pas véritablement d'arrangements ou de mécanismes pour organiser l'assistance dans le cadre du protocole et dans le cadre du plan d'urgence sous régional.
- Dans ce contexte il y a lieu de **privilégier la coopération bilatérale.**

Le développement de la coopération régionale dans le domaine de l'action de l'Etat en mer doit être encouragé.

C. Plan d'actions à entreprendre en ce qui concerne la responsabilité et l'indemnisation

La situation des Etats participants à l'atelier est hétéroclite en termes de conventions sur la responsabilité et l'indemnisation. Il est recommandé que les six Etats considèrent le fait d'accéder aux conventions de l'OMI les plus pertinentes :

- 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) ; et,
- Le Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC).

1. *Convention CLC 1992*

Quatre des cinq Etats qui sont parties à la convention CLC 92 sont encore parties à la convention CLC 69 (Bénin, Côte d'Ivoire, Gabon, Sénégal). Il est important de procéder à la formalité de dénonciation de la convention CLC 69 auprès de l'OMI le plus rapidement possible.

2. *Convention FIPOL 1992*

Le problème commun de l'identification des autorités compétentes pour la soumission des rapports sur les hydrocarbures, en particulier pour les Etats n'ayant pas de contributeurs a été identifié.

Il est recommandé de ne pas mentionner nommément les contributeurs dans les textes d'application car ceux-ci peuvent changer avec le temps.

L'article 17 de la convention FIPOL 92 indique que l'Assemblée du Fonds se compose de tous les Etats contractants. La participation aux réunions est une condition du bon fonctionnement du FIPOL. Par ailleurs cette participation permet de mieux appréhender l'évolution des conventions et de contribuer en faisant entendre la voix de tous les Etats Membres.

Concernant la personnalité juridique du FIPOL (Art. 2.2), il est recommandé de vérifier dans la législation nationale (par exemple Code de Procédure Civile) si une personne morale étrangère, comme le FIPOL, se voit directement attribuer la personnalité juridique sans procédure particulière. A défaut, s'assurer que les textes d'application lui reconnaissent cette personnalité.

3. *Conventions Hydrocarbures de soute et LLMC*

Il est important de noter que la convention Hydrocarbures de soute ne peut fonctionner seule et doit être accompagnée, pour fixer les limites de responsabilité, de la convention LLMC 1996 ou d'un régime national de limitation. Toutefois dans ce cas, la loi nationale ne peut prévoir, dans le cadre de

l'assurance obligatoire, des limites d'un montant supérieur à celui de la convention LLMC 1996 (Art. 6 et 7 de la convention Hydrocarbures de soute).

4. Certificats d'assurance

Il a été souligné l'importance pour les Etats de s'assurer de l'assise financière des compagnies (assureurs ou autres institutions) fournissant les garanties financières couvrant la responsabilité découlant de la Convention pertinente, pour l'ensemble des navires ou qu'ils soient immatriculés. A ce titre, référence est faite à la Lettre Circulaire 3464 de l'OMI (2 juillet 2014) « Directives concernant la reconnaissance des compagnies d'assurance, des fournisseurs de garantie financière et des P&I Clubs ».

5. Responsabilité et indemnisation pour l'offshore

Il n'y a pas de régime spécifique de responsabilité et d'indemnisation applicable à l'offshore. C'est donc à l'Etat côtier d'exiger et de vérifier que les opérateurs d'installation offshore possèdent une assurance et des garanties financières leur permettant de couvrir les dommages que leurs activités pourraient provoquer.

La coopération régionale en vue d'harmoniser les politiques et les législations nationales est encouragée.

La création de fonds nationaux ou régionaux a été discutée.

D. Coopération technique et points à soulever à l'OMI et auprès des Etats

Cet atelier a réuni, pour la première fois, des administrateurs spécialistes des sujets juridiques provenant des États invités, en sus des administrateurs techniques habituellement invités aux activités organisées dans le cadre du PICT. La formation des juristes et des rédacteurs des textes juridiques, qui semble être le maillon manquant dans le système actuel de coopération, est importante pour que ces acteurs puissent approfondir leurs connaissances sur les instruments de l'OMI, leur élaboration et les procédures d'amendement qui s'y appliquent et sur les méthodes qui permettent de les transposer effectivement dans la législation nationale

À la suite de l'évaluation des problèmes et difficultés, l'atelier a développé les propositions d'actions suivantes à porter à la connaissance de l'OMI et des Etats.

1. Etats :

L'atelier :

- Encourage les États africains à participer aux travaux de l'Organisation Maritime Internationale et à ceux du FIPOL ;
- Invite les gouvernements à coopérer en vue :
 - o D'assurer la participation des experts techniques provenant de pays africains dans les réunions de comités et sous-comités techniques de l'OMI afin d'augmenter la présence et la participation africaines dans cette Organisation ; et
 - o De partager ainsi les informations sur le travail de l'Organisation.

2. OMI :

L'atelier invite l'OMI à :

- Renforcer la coopération technique légale sur les enjeux spécifiques de la transposition des conventions de l'OMI en droit national, particulièrement en conduisant au niveau national des ateliers dédiés à la transposition et à la mise en œuvre des conventions abordées dans le cadre du programme de coopération technique (PICT) et avec l'appui du projet GI WACAF ;
- Renforcer la visibilité des travaux et publications de l'OMI auprès des États de la région afin de sensibiliser les parties prenantes et, au premier chef, les autorités gouvernementales et politiques sur l'importance de la ratification et de la pleine mise en œuvre des conventions de l'OMI ;
- Systématiser le soutien à la participation d'administrateurs spécialistes des questions légales et réglementaires lors des ateliers régionaux et sous régionaux organisés par l'OMI dans le cadre du PICT ;
- Soutenir les États de la région dans la formation de juristes spécialisés, formés aux questions de droit international public, élément humain indispensable à la pleine transposition des conventions de l'OMI dans l'ordre juridique interne ; et
- Encourager les États de la région à participer aux travaux de l'OMI et du FIPOL.

Annexe 1 : Bénéfices et implications de la ratification des conventions - Tableau d'aide à la décision

Nom de la convention	Bénéfices apportés par le fait d'être partie (obstacles résolus ; avantages sociaux, économiques, environnementaux, commerciaux, politiques...)	Obligations/responsabilités induites par le fait d'être partie à cette convention	Implications financières (est-ce que devenir partie à cette convention implique des coûts pour l'Etat partie ?)
<p>Conventions Hydrocarbures de Soute et LLMC</p>	<p>Ces conventions permettent de disposer, avec les conventions CLC et FIPOL, d'un arsenal juridique complet de régimes de responsabilité et d'indemnisation pour faire face aux dommages de pollution marine par hydrocarbures.</p> <p>Ces conventions fournissent un système clair, connu et éprouvé, mais aussi harmonisé et uniforme, que de nombreux pays utilisent.</p> <p>Ce système est plus favorable aux victimes en ce qu'il permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'éviter d'avoir à poursuivre en justice la partie responsable (avec toutes les lenteurs et incertitude que cela implique) et de prouver sa faute, grâce à la responsabilité objective, - de bénéficier de la responsabilité conjointe et solidaire des parties mises en cause, le cas échéant, là encore sans prouver de faute, - de risquer qu'elle(s) soi(en)t insolvable(s), avec l'assurance obligatoire et l'action directe contre l'assureur. <p>Avec la multiplication des très grands navires modernes, les pollutions en cas de fuite ou rejet à la mer des hydrocarbures</p>	<p>Délivrer les certificats d'assurance pour les navires immatriculés dans l'Etat Partie, en s'assurant que les prescriptions de l'article 7.1 et 7.2 sont satisfaites (modèle de certificat joint en annexe à la Convention Hydrocarbures de soute)</p> <p>Pour les certificats délivrés par un autre Etat partie, vérifier les mentions et s'assurer de la date de validité.</p> <p>En cas de délégation à une institution ou organisme financier pour la délivrance des certificats, notifier les conditions d'habilitation et de retrait au Secrétariat de l'OMI.</p> <p>S'assurer de leur assise financière (voir la Lettre Circulaire n° 3464 du 2 juillet 2014)</p> <p>S'assurer que tous les navires qui touchent un port, ou les installations au large dans la mer territoriale,</p>	<p>Pas d'implications financières particulières</p>

	<p>de soute peuvent être catastrophiques et il est devenu nécessaire d'avoir un équivalent au régime Responsabilité/FIPOL. La Convention Soute reprend ainsi les principes de ce régime.</p> <p>La Convention Soute ne peut fonctionner seule et a besoin d'un autre texte pour fixer les limites de responsabilité.</p> <p>Le régime de limitation national n'est pas recommandé car plus long et compliqué à mettre en œuvre, utilisable uniquement sur le plan national. Les montants d'indemnisation seraient de toute façon limités, en ce qui concerne l'assurance obligatoire, aux montants maximums de la LLMC 1996.</p> <p>La LLMC 1996 est adaptée à la taille des navires modernes et ses montants peuvent être facilement revus grâce à la procédure simplifiée d'acceptation tacite (ce qui n'est pas possible avec la LLMC 1976 dont les montants d'indemnisation sont beaucoup plus bas).</p> <p>Il est fortement recommandé de ratifier directement la LLMC modifiée par le Protocole de 1996, si la LLMC 1976 n'était pas déjà ratifiée. Dans le cas contraire, il est important de dénoncer la LLMC 1976 afin d'éviter d'être lié par deux régimes et deux séries de limitations de responsabilité différents</p>	<p>ont bien à bord un certificat correct et en cours de validité.</p> <p>Désigner l'autorité compétente chargée de délivrer les certificats et/ou les contrôler.</p> <p>Désigner les tribunaux compétents, en fonction de votre organisation judiciaire interne, devant lesquels les actions en réparation peuvent être portées, et les fonds de limitation constitués.</p> <p>Prévoir dans les textes d'application les sanctions nécessaires.</p> <p>Vérifier s'il est souhaitable de prendre des réserves, comme la possibilité en est donnée par la Convention, notamment aux articles 6.3, 8, 10, 11, 15, 15.3bis, 18 de la Convention LLMC 1996.</p>	
MARPOL	<p>La convention OPRC, dans ses dispositions juridiquement contraignantes, se réfère à la convention MARPOL.</p> <p>La convention MARPOL fourni la base juridique aux Etats partis pour :</p>	<p>a) Transposer les dispositions de la convention dans l'ordre juridique interne.</p> <p>b) Adoption de lois spécifiques réprimant les infractions à la convention</p>	<p>Pas d'implication financière directe, mais certaines dispositions de la Convention sous-</p>

	<p>a) faire respecter par les navires battant pavillon national et les navires battant pavillon d'un Etat tier ainsi que par les plates formes fixes ou flottantes affectées à l'exploration et à l'exploitation du pétrole et du gaz dans les zones maritimes relevant de leur juridiction les dispositions (applicables) de la convention MARPOL notamment concernant :</p> <p>Les rejets à la mer d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures ;</p> <p>Le plan d'urgence de bord ;</p> <p>L'obligation de notification sans retard et de faire rapport sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet d'hydrocarbures (ou autres substances nuisibles) ; et</p> <p>b) sanctionner les infractions aux dispositions de la convention soit par la législation de l'autorité dont dépend le navire ou la plate-forme soit par la législation de la Partie dans la juridiction de laquelle l'infraction a été commise.</p>	<p>c) Délivrer des certificats et inspecter les navires battant le pavillon national et inspecter et contrôler les navires des Etats tiers en tant qu'Etat du port et Etat côtier.</p> <p>c) Définition claire et attribution des responsabilités concernant : la mise en œuvre, le contrôle, la police et les sanctions</p> <p>d) Désigner l'organisme compétent pour recevoir et analyser les rapports sur les événements.</p>	<p>entendent les coûts indirects suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de moyens humains et matériels pour réglementer, administrer et faire appliquer la Convention. - Personnel des services juridiques et administratifs en nombre suffisants et formés - Inspecteurs du contrôle par l'Etat du port en nombre suffisant et formé. - Moyens pour exercer la surveillance, l'observation et la détection des rejets et déversements
OPRC 90	<p>La convention OPRC fourni les éléments pour la mise en place de systèmes nationaux et régionaux efficaces de préparation à la lutte et de lutte et elle souligne le rôle primordial que les industries pétrolière et maritime ont à cet égard.</p>	<p>Des textes législatifs et réglementaires (décrets d'attribution) doivent fixer les attributions et désigner les autorités nationales compétentes chargées de la préparation à la lutte et celles chargées de la lutte contre les événements de pollution.</p>	<p>Pas d'implication financière directe, mais certaines dispositions de la Convention sous-entendent les coûts indirects suivants :</p>

	<p>Elle fixe les bases et les arrangements pour une assistance internationale en cas d'événement grave de pollution et encourage la coopération bilatérale et régionale</p> <p>Elle (les Parties) charge l'OMI sous réserve de son accord et de la disponibilité de ressources de :</p> <p>Fournir une assistance pour aider à identifier les sources de financement provisoire des frais assistance ;</p> <p>Promouvoir la formation en matière de préparation à la lutte ;</p> <p>Fournir des conseils et une assistance technique aux Etats mettant en place une capacité nationale ou régionale de préparation à la lutte et de lutte contre les événements de pollution</p>	<p>Des textes réglementaires (décrets, arrêtés...) portant organisation des pouvoirs publics doivent organiser la coopération et assurer la coordination de l'ensemble des administrations et organismes qui doivent contribuer au développement et au maintien du dispositif de préparation à la lutte et de lutte.</p> <p>Des textes législatifs et réglementaires en vue d'exiger des exploitants d'unités au large et des exploitants en charge des ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures relevant de la juridiction nationale d'avoir des plans d'urgence coordonné avec le système national et approuvés conformément aux procédures prévues par l'autorité nationale compétente</p> <p>Arrangements avec les industries pétrolières et maritimes, les autorités portuaires et les autres entités pour mobiliser les ressources nécessaires et coordonner les opérations de lutte</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Disposer de moyens humains et matériel - Personnels formés, programmes de formation et exercices. - Moyens de communication, minimum de moyens d'intervention en mer (optimiser les moyens existant/ action de l'Etat en mer). - Quantité minimal de matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures
<p>Convention de 1992 sur la responsabilité civile</p>	<p>Elle régit la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes. Elle pose le principe de leur responsabilité objective et instaure un système d'assurance-responsabilité obligatoire. Le propriétaire d'un navire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est fonction de la jauge de son navire.</p>	<p>Nécessité d'en assurer sa mise en œuvre dans l'ordre juridique interne afin que ses dispositions soient pleinement applicables en cas de dommage par pollution sur le territoire de l'Etat partie affecté</p>	

	<p><u>Application territoriale</u> : Cette convention vise les dommages par pollution subis sur le territoire, dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive (ZEE) ou zone équivalente d'un État partie à la Convention. L'État du pavillon du navire-citerne et la nationalité de son propriétaire n'entrent pas en ligne de compte lorsqu'il s'agit de déterminer si la Convention sur la responsabilité civile s'applique.</p>	<p>Ces dispositions protègent l'Etat côtier qui pourrait subir une pollution par un navire naviguant au large de ses côtes en plus de ceux ayant des relations commerciales sur son territoire</p>	
	<p><u>Types de dommage couverts</u> : L'expression 'dommage par pollution' est définie comme le préjudice ou le dommage causé par une contamination. Les indemnités versées au titre des dommages à l'environnement (autres que le manque à gagner dû à l'altération de l'environnement) sont limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement contaminé qui ont été effectivement prises ou qui le seront.</p> <p>La notion de dommage par pollution englobe les dépenses encourues au titre des mesures de sauvegarde sont recouvrables même si aucun déversement d'hydrocarbures n'est survenu, à condition qu'il y ait une menace grave et imminente de dommages par pollution.</p>		
	<p><u>Définition du navire</u> : Elle vise les déversements d'hydrocarbures en tant que cargaison ou d'hydrocarbures de soute émanant de bâtiments de mer construits ou adaptés pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et s'applique donc à la fois aux navires-citernes en charge et, dans certaines circonstances, aux navires-citernes à l'état lège (mais pas aux navires à cargaisons sèches).</p>		

	<p><u>Responsabilité du propriétaire de navire</u> : Le propriétaire d'un navire-citerne a une responsabilité objective (c'est-à-dire qu'il est responsable même en l'absence de toute faute) des dommages par pollution causés par des hydrocarbures que son navire a déversés à la suite d'un accident. Le propriétaire du navire n'est dégagé de sa responsabilité que s'il prouve que :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le dommage résulte d'un acte de guerre ou d'une catastrophe naturelle grave; ou b) le dommage résulte en totalité d'un acte de sabotage commis par un tiers; ou c) le dommage résulte en totalité de la négligence des autorités publiques chargées de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation. 		
	<p><u>Limitation de la responsabilité</u> : Le propriétaire d'un navire est habilité, sous certaines conditions, à limiter sa responsabilité, avec un maximum fixé à DTS 89.7 million (~USD 124,9 millions) pour un navire dont la jauge brute dépasse 140 000 unités</p>	<p>Les limites des Conventions sur la responsabilité sont susceptibles d'être modifiées par décision de l'ensemble des Etats parties. Il est important de maintenir une veille juridique pour garantir l'application en droit interne des limites les plus récentes</p>	
	<p><u>Obligation d'assurance</u> : Le propriétaire d'un navire-citerne transportant une cargaison de plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants est tenu de souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité. Un certificat attestant que cette assurance a été souscrite doit se trouver à bord. Il est également exigé des navires battant le pavillon d'un État qui n'est pas partie à la Convention lorsque ces navires touchent ou quittent un port ou une installation terminale d'un État partie à cette convention.</p>	<p>Importance pour les Etats de s'assurer de l'assise financière des compagnies fournissant ces garanties financières, pour l'ensemble des navires où qu'ils soient immatriculés.</p> <p>Référence à la Lettre Circulaire 3464 de l'OMI (2 juillet 2014) « Directives concernant la reconnaissance des compagnies d'assurance, des fournisseurs de garantie financière et des P&I Clubs ».</p>	

	<p><u>Canalisation de la responsabilité</u> : Les demandes d'indemnisation ne peuvent être formées que contre la personne au nom de laquelle est immatriculé le navire-citerne en cause.</p> <p>Ceci n'empêche pas les victimes de chercher à se faire indemniser en dehors de cette convention par des personnes autres que le propriétaire et le propriétaire a le droit d'introduire des actions en recours contre des tiers en vertu de la législation nationale.</p>	Importance de bien séparer en droit interne les actions en responsabilité civile dans le cadre de la Convention CLC des autres actions en responsabilité (civile ou pénale) menées en dehors de ce cadre conventionnel.	
	<p><u>Tribunaux compétents</u> : Les actions en réparation contre le propriétaire du navire et son assureur peuvent seulement être introduites devant les tribunaux de l'État partie à la Convention dans lequel le dommage est survenu.</p>	Nécessité d'identifier les tribunaux compétents pour traiter de ces questions.	
Convention de 1992 portant création du Fonds	<p>Cette Convention, qui complète la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, établit un régime d'indemnisation des victimes qui entre en jeu lorsque l'indemnisation prévue aux termes de la Convention sur la responsabilité civile applicable est insuffisante. Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL ou Fonds de 1992) a été créé en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds.</p>		
	<p><u>Le FIPOL</u> : Le Fonds de 1992 (FIPOL) est une organisation intergouvernementale mondiale qui a été établie pour administrer le régime d'indemnisation institué par la Convention de 1992 portant création du Fonds. En devenant partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, un</p>	La participation de chaque Etat Membre du FIPOL aux réunions des organes directeurs de l'organisation est nécessaire pour en assurer son bon fonctionnement et participer aux orientations et décisions du FIPOL.	<p>Art 31.1 de la Convention :</p> <p>Chaque État Partie à la Convention prend à sa charge les rémunérations,</p>

	État devient membre du FIPOL. Le siège du FIPOL se trouve à Londres.		frais de déplacement et autres dépenses de sa délégation à l'Assemblée et de ses représentants dans les organes subsidiaires.
	<u>Relation avec d'autres Conventions</u> : Pour être partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, un État doit également devenir partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.	S'assurer de l'adhésion à la Convention CLC 1992 en priorité suivi de la Convention FIPOL 1992. S'assurer également de dénoncer la Convention CLC 1969 si toujours en vigueur en droit interne.	
	<u>Champ d'application</u> : Cette Convention s'applique lorsque : a) le propriétaire du navire est dégagé de sa responsabilité en vertu de la Convention CLC 1992 parce qu'il peut invoquer l'une des exemptions prévues dans cette convention; ou b) le propriétaire du navire est dans l'incapacité financière de s'acquitter pleinement de ses obligations en vertu de la Convention CLC 1992 et son assurance ne suffit pas à satisfaire les demandes d'indemnisation pour les dommages par pollution; ou c) les dommages dépassent le montant de la responsabilité incombant au propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC 1992.		
	<u>Limites de l'indemnisation</u> : Le montant maximal payable par le FIPOL pour un incident est de 203 millions de DTS (USD 282,3 millions, au 31/12/18)	Les limites des Conventions sur la responsabilité sont susceptibles d'être modifiées par décision de l'ensemble des Etats parties. Il est important de maintenir une veille juridique pour garantir	

		l'application en droit interne des limites les plus récentes	
	<p><u>Financement</u> : Le FIPOL est financé grâce aux contributions perçues sur toute personne qui a reçu au cours d'une année civile plus de 150 000 tonnes de pétrole brut et de fuel-oil lourd (hydrocarbures donnant lieu à contribution) dans un État partie.</p> <p>Les contributions sont fixées en fonction des rapports sur les quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contribuables</p>		
	<p><u>Obligation de soumettre des rapports</u> : Chaque État Membre doit communiquer chaque année au FIPOL le nom et l'adresse de toutes les personnes qui, dans cet État, sont tenues de contribuer ainsi que des indications sur la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui a été reçue par chacune de ces personnes. Cela s'applique quelle que soit l'identité du réceptionnaire d'hydrocarbures, à savoir une administration publique, une société nationalisée ou une entreprise privée</p>	<p>Art 15.</p> <p>Une administration compétente doit être identifiée avec la responsabilité de recevoir et vérifier les rapports des contribuables pour transmission au FIPOL</p>	
	<p><u>Définition des hydrocarbures donnant lieu à contribution</u> : Par hydrocarbures reçus, on entend les hydrocarbures reçus dans des réservoirs ou des installations de stockage immédiatement après leur transport par mer. Le lieu du chargement est sans importance dans ce contexte ; ils peuvent être importés de l'étranger, arriver d'un autre port du même État ou avoir été transportés par navire depuis une plate-forme de production au large. Les hydrocarbures reçus afin d'être transbordés à destination d'un autre port ou d'être acheminés par oléoduc sont également considérés comme ayant été reçus aux fins du calcul des contributions.</p>		

	<p><u>Contributions</u> : Les contributions annuelles sont perçues par le FIPOL pour permettre à celui-ci de faire face aux versements prévus en matière d'indemnisation ainsi qu'à ses dépenses administratives au cours de l'année à venir. Le montant à percevoir est fixé chaque année par l'Assemblée.</p>	<p>Art 13.</p> <p>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 les 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.</p>	<p>Les contributions sont versées directement et exclusivement par les contribuables.</p> <p>Il n'y a pas de contributions ou de cotisation annuelle à verser de la part des Etats Membres</p>
<p>Protocole de 2003 portant création du Fonds Complémentaire</p>	<p>Le 3 mars 2005, un troisième niveau d'indemnisation a été mis en place sous forme d'un Fonds complémentaire créé en vertu d'un Protocole adopté en 2003</p>	<p>La participation de chaque Etat Membre du Fonds complémentaire aux réunions des organes directeurs du Fonds est nécessaire pour en assurer son bon fonctionnement et participer aux orientations et décisions du FIPOL</p>	
	<p><u>Le Fonds complémentaire</u> : Un Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est créé en vertu du Protocole de 2003. Il comprend une Assemblée et un Secrétariat dirigé par un Administrateur qui est en pratique géré par le Fonds de 1992 et son Secrétariat.</p> <p>L'adhésion à ce Fonds complémentaire est facultative et ouverte à tout État Membre du FIPOL. Le Fonds complémentaire, qui est administré par le Secrétariat du FIPOL, est doté de sa propre Assemblée composée de représentants de ses États Membres.</p>	<p>La participation de chaque Etat Membre du Fonds Complémentaire aux réunions des organes directeurs de l'organisation est nécessaire pour en assurer son bon fonctionnement et participer aux orientations et décisions du Fonds.</p>	<p>Art 16 du Protocole :</p> <p>L'Art 31.1 de la Convention FIPOL s'applique au Protocole :</p> <p>Chaque État Partie à la Convention prend à sa charge les rémunérations, frais de déplacement et autres dépenses de sa délégation à</p>

			l'Assemblée et de ses représentants dans les organes subsidiaires.
	<p><u>Relation avec d'autres Conventions</u> : Le Fonds complémentaire fournit une indemnisation complémentaire supérieure au montant d'indemnisation disponible en vertu de la Convention FIPOLE 1992 pour les dommages dus à la pollution dans les États devenus parties au Protocole</p>		
	<p><u>Limite d'indemnisation</u> : Le montant total d'indemnisation disponible pour chaque sinistre au titre des dommages par pollution survenus dans les États qui deviennent membres du Fonds complémentaire est de 750 millions de DTS (USD 1 043 millions, au 31/12/19)</p>		
	<p><u>Contributions</u> : Le Fonds complémentaire est financé grâce aux contributions perçues sur toute personne qui a reçu au cours d'une année civile plus de 150 000 tonnes de pétrole brut et de fuel-oil lourd (hydrocarbures donnant lieu à contribution) dans un État partie au Protocole.</p> <p>Les contributions sont fixées en fonction des rapports sur les quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contributeurs</p>	<p>Le système de contributions du Fonds complémentaire diffère de celui du Fonds de 1992.</p> <p>Aux fins du versement des contributions, on considérera qu'un minimum de 1 million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution est reçu chaque année dans chaque État Membre.</p>	<p>Si les quantités d'hydrocarbures reçues par les contributeurs sont inférieures à ce minimum, il incombe à l'Etat d'assumer directement l'obligation de contribution auprès du Fonds complémentaire.</p>

Annexe 8 – Photos





Pour plus de photos sur cet atelier cliquer sur ce [lien](#).
