

Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses pour ce qui concerne les aspects ayant trait à la coopération judiciaire en matière civile; protocole de 2010: ratification par les États membres et adhésion des États membres

2015/0136(NLE) - 22/06/2015

OBJECTIF : i) ratification par les États membres, au nom de l'Union européenne, du protocole de 2010 relatif à la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, ii) adhésion des États membres audit protocole, pour ce qui concerne les aspects ayant trait à la coopération judiciaire en matière civile.

ACTE PROPOSÉ : Décision du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Conseil ne peut adopter l'acte que si le Parlement européen a approuvé celui-ci.

CONTEXTE : l'adoption et l'entrée en vigueur de règles internationales sur la responsabilité non contractuelle en cas de dommages découlant du transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses sont essentielles compte tenu de la part importante des transports de telles cargaisons sur le marché mondial du transport de marchandises par mer dans le monde entier.

La convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention HNS) vise à garantir l'indemnisation convenable, prompt et efficace des personnes victimes de dommages dus aux déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses lors de leur transport par mer.

Le protocole de 2010 relatif à la convention HNS de 1996 a apporté les modifications nécessaires pour remédier aux problèmes recensés dans la convention HNS de 1996. Les dispositions du protocole de 2010 et de la convention modifiée doivent être lues, interprétées et appliquées ensemble comme formant un seul et même instrument.

Ni la convention HNS de 1996, ni le protocole de 2010 relatif à la convention HNS ne sont entrés en vigueur. À ce jour, aucun État n'est partie au protocole.

Le protocole de 2010 (et, par conséquent, la convention HNS de 2010) entrera en vigueur 18 mois après la date à laquelle au moins douze États, dont quatre ayant chacun au moins 2 millions d'unités de jauge brute, l'auront ratifié, et que les données pertinentes sur les cargaisons donnant lieu à contribution auront

été communiquées comme prévu au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI), montrant qu'une quantité totale d'au moins 40 millions de tonnes de cargaisons donnant lieu à contribution au compte général auront été reçues dans ces États au cours de l'année civile précédente.

Les principaux changements entre la convention HNS de 1996 celle de 2010 sont les suivants:

- les substances nocives et potentiellement dangereuses emballées sont exclues des cargaisons donnant lieu à contribution au fonds HNS, tandis que les dommages causés par des substances nocives et potentiellement dangereuses emballées demeurent couverts par le système d'indemnisation à deux niveaux établi par la convention;
- les limites de responsabilité du propriétaire du navire sont relevées pour les navires transportant des substances nocives et potentiellement dangereuses emballées, puisque ces substances sont exclues des cargaisons donnant lieu à contribution au fonds HNS ;
- la partie qui réceptionne physiquement le GNL devient responsable du versement des contributions au fonds HNS, à moins qu'il n'existe un accord différent entre le détenteur du titre de propriété et le réceptionnaire ;
- le versement de l'indemnisation par le fonds HNS en cas d'incident couvert est subordonné au respect, par l'État membre concerné, de son obligation de communiquer les données sur les cargaisons donnant lieu à contribution pour toutes les années antérieures à l'événement.

Etant donné que les questions liées à la coopération judiciaire en matière civile **ne s'appliquent pas au Danemark**, le Conseil devrait adopter deux décisions distinctes. Ainsi, une [proposition de décision](#) parallèle vise ratifier le protocole de 2010, sauf en ce qui concerne les aspects ayant trait à la coopération judiciaire en matière civile

ANALYSE D'IMPACT : si aucune analyse d'impact formelle n'a été réalisée, plusieurs options ont été examinées. La Commission a estimé que la conclusion du protocole de 2010 à la convention HNS garantirait :

- une application uniforme des règles sur la responsabilité et la réparation en cas d'accidents causés par des navires transportant des substances nocives et potentiellement dangereuses en mer dans l'ensemble de l'UE ;
- que des fonds suffisants seront disponibles pour l'indemnisation des victimes de tels accidents.

En raison du caractère mondial de l'activité de transport maritime et des effets transfrontières potentiels de tels accidents, un régime international serait mieux adapté que des solutions régionales.

CONTENU : par la présente proposition de décision, les États membres :

- **seraient autorisés à ratifier le protocole de 2010 ou à y adhérer, selon le cas, au nom de l'Union, pour ce qui concerne les aspects relatifs à la coopération judiciaire en matière civile ;**
- **seraient tenus d'exprimer leur consentement à être liés par le protocole de 2010 dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente décision.** Une adhésion rapide au protocole de 2010 par tous les États membres de l'UE permettra d'atteindre le seuil requis pour l'entrée en vigueur, qui combine un nombre d'États membres de l'OMI et une flotte totale requise (12 États dont 4 ayant chacun au moins 2 millions d'unités de jauge brute).

La signature, la ratification ou l'acceptation du protocole de 2010 par un État annulerait toute signature ou ratification antérieure par cet État de la convention HNS de 1996. Les États qui ratifient le protocole exprimeraient donc leur consentement à être liés par le texte consolidé de la convention HNS de 2010, en tant qu'un instrument unique consolidé, qui entrera en vigueur lorsque le protocole de 2010 entrera en vigueur.

Le Danemark ne participerait pas à l'adoption de la présente décision, laquelle ne lierait pas le Danemark.