

**LOI N° 2004-019**

Portant mise en oeuvre des Conventions internationales relatives  
à la protection de l'environnement marin et côtier contre la pollution  
par les déversements des hydrocarbures.

**EXPOSE DES MOTIFS**

De ce fait, et conformément aux quatre (04) Conventions Internationales régissant la protection du milieu marin ratifiées par Madagascar, en l'occurrence la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982 dans sa partie XII et les trois (3) conventions dont la mise en oeuvre fait l'objet de la présente loi, l'Etat a le devoir d'adopter des textes au niveau national en vue de l'effectivité de ces règles internationales.

Dans la mesure où un grand nombre de communautés côtières dépendent beaucoup de la mer et ses ressources et que les utilisations légales de la mer et des zones côtières telles que le transport maritime, la pêche, le tourisme, contribuent essentiellement au développement économique du pays, il est souhaitable d'adopter une loi visant à prévenir, limiter et éviter la pollution du milieu marin et côtier par les déversements des hydrocarbures. Par ailleurs, en cas de dommages causés audit milieu, le principe pollueur payeur doit être appliqué pour la restauration de l'environnement.

Les principales innovations apportées par la présente loi sont :

- d'une part, la prévention et la lutte contre la pollution par les déversements des hydrocarbures.

A ce titre, elle impose au Gouvernement, autorités locales, navires, ports maritimes, installations au large et installations de manutention des hydrocarbures d'avoir un plan de lutte avec des matériels et personnels adéquats. En outre, elle prévoit la répartition de tâches entre les concernés par la prévention et la lutte contre la pollution ainsi que la coopération tant au niveau régional qu'international, en cas d'évènement de pollution;

- d'autre part, et en cas de dommage par pollution, un cadre juridique doit être mis en place pour régir la responsabilité objective ou sans faute du propriétaire du navire polluant, la possibilité d'intenter directement une action en justice contre le garant ou l'assureur du propriétaire ainsi que la procédure judiciaire et la compétence des juridictions en matière de pollution.

Par ailleurs, la présente loi prévoit l'obligation des importateurs des hydrocarbures à payer leurs contributions financières au Fonds international d'indemnisation sous certaines conditions et le Fonds est, à son tour, tenu à indemniser les victimes d'un événement de pollution.

Tel est l'objet de la présente loi.

REPOBLIKAN'I MADAGASIKARA

*Tanindrazana-Fahafahana-Fandrosoana*

\_\_\_\_\_  
PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

\_\_\_\_\_  
**LOI N° 2004-019**

Portant mise en oeuvre des Conventions internationales  
relatives à la protection de l'environnement marin et côtier

contre la pollution par les déversements des hydrocarbures.

L'Assemblée Nationale et le Sénat ont adopté en leur séance respective en date du 22 juin 2004 et du 06 juillet 2004 ;

## **LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,**

- Vu la Constitution ;
- Vu la décision n°17-HCC/D3 du 11 août 2004 de la Haute cour constitutionnelle ;

## **PROMULGUE LA LOI DONT LA TENEUR SUIT :**

### **CHAPITRE PREMIER**

### **DISPOSITIONS GENERALES**

Article premier. La présente loi régit :

- la prévention de la lutte contre tout évènement de pollution; et
- la responsabilité du propriétaire du navire et la compensation par le Fonds international d'indemnisation en cas d' évènement de pollution par les hydrocarbures.

### **SECTION PREMIERE**

#### *définitions*

Article 2. Aux fins de la présente loi :

- " OPRC 90" désigne la Convention Internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures;

- " CLC 92 " désigne la Convention Internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;

- " FC 92 " désigne la Convention Internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;

- " pollution" signifie introduction directe ou indirecte, par l'homme, de Substances ou d'énergie dans les milieux marin et côtier, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques, faune et flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, Y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément;

- " événement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution;

- " navire" signifie :

- tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des

hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi, qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac; ou

- un bâtiment de quelque type que ce soit, exploité en milieu marin et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants de tout type,
  
- " hydrocarbures - désignent tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire;
  
- "propriétaire" signifie personne physique ou morale au nom de laquelle le navire est immatriculé. Si le navire est propriété de l'Etat, la compagnie qui exploite le navire se substitue au propriétaire;
  
- " dommage par pollution - désigne:

  - le préjudice 'ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures par le navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autre que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;
  
  - le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

## SECTION II

### *DOMAINE D'APPLICATION*

Article 3. La présente loi s'applique aux :

- navires, quelque soit son pavillon, se trouvant dans un port maritime ou off-shore terminal malgache ou passant à travers les eaux territoriales ou la zone économique exclusive de Madagascar;
  
- unités au large, ports maritimes et facilités de manutention des hydrocarbures sous la juridiction malgache.

Article 4. La présente loi ne s'applique, ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires, ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

## CHAPITRE II

### **LA PREVENTION ET LA LUTTE CONTRE TOUT EVENEMENT DE POLLUTION**

#### SECTION PREMIERE

##### *de l'organe de lutte contre l'événement de pollution*

Article 5. Il est créé un Organe de Lutte contre la Pollution, en abrégé "O.L.P -", chargé de préparer et de coordonner les opérations de lutte contre l'événement de pollution du milieu marin et côtier. Cet organisme est présidé par le Ministre chargé de l'Environnement au nom du Premier Ministre, Chef du Gouvernement.

A cet effet, le Ministre chargé de l'Environnement représentera l'Etat pour demander une assistance extérieure ou pour décider de fournir l'assistance demandée par d'autres Etats parties en cas d'événement de pollution.

Article 6. L'OLP est dirigé par un coordonnateur national ayant rang de Directeur Général, nommé par décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé de l'Environnement.

Il est composé des représentants des départements ministériels concernés par l'événement de Pollution.

Un décret pris en Conseil du Gouvernement sur proposition du Ministre chargé de l'Environnement fixera l'organisation, le fonctionnement et les attributions de l'OLP.

## SECTION II

### *du budget de L'OLP*

Article 7. L'OLP est doté d'une autonomie financière. Son budget est alimenté par le budget de fonctionnement du Ministère chargé de l'Environnement, les taxes, les aides extérieures, les fonds interministériels pour les pollutions marines et les fonds de pérennisation.

L'OLP prend en charge ses dépenses de fonctionnement et toutes dépenses relatives à la préparation et à la simulation des intervenants dans l'opération de lutte sur présentation d'un programme de travail annuel présenté au Ministère chargé de l'Environnement.

Article 8. Les fonds de pérennisation supporteront les frais de renouvellement des équipements et des consommables de lutte.

Les fonds interministériels pour les pollutions marines ne peuvent être utilisés que pour l'intervention d'urgence.

## SECTION III

### *des plans de lutte*

Article 9. En concertation avec l'ensemble des administrations intéressées, les Maires des Communes

concernées, les organismes de protection de la nature, les professionnels du milieu marin, les associations d'usagers du milieu marin, le coordonnateur national établira aux niveaux national, régional et/ou local des plans de lutte dénommés plans " POLMAR " (Pollution Marine).

Article 10. Les capitaines de navires, les exploitants d'unités au large, les exploitants des ports maritimes et d'installations de manutention d'hydrocarbures doivent chacun avoir leur propre plan de lutte contre l'événement de pollution, approuvé par le Coordonnateur national, pour pouvoir exercer leurs activités. Les plans de lutte doivent être tenus à bord à tout moment.

Article 11. Des arrêtés interministériels des Ministres chargés de l'Environnement et de la Marine Marchande fixeront la structure et l'exécution des plans POLMAR ainsi que les formats types des plans de lutte prévus par l'article précédent, suivant les directives établies par l'Organisation Maritime Internationale.

#### SECTION IV

##### *du rapport d'événement de pollution*

Article 12. Les capitaines ou les officiers des navires de pavillon malagasy doivent signaler immédiatement par tous les moyens à la Capitainerie du Port ou à l'Etat côtier le plus proche tout événement de pollution survenu à bord de leur navire ou toute présence de polluants en mer.

Article 13. Les personnes ayant la charge d'un terminal au large ou des installations de manutention d'hydrocarbures relevant de la juridiction de Madagascar et les officiers de contrôle des ports maritimes doivent signaler immédiatement par tous les moyens à la capitainerie des ports maritimes tout événement de pollution survenu à bord de leur unité, à leur port, à leur installation ou toute présence de polluants en mer.

Article 14. Les capitaines de navires ou les pilotes d'aéronefs chargés de surveillance de la mer malagasy, les capitaines d'aéronefs civils et les bateaux ou pirogues pêcheurs doivent signaler immédiatement par tous les moyens à la capitainerie du port ou à l'Etat côtier le plus proche tout événement de pollution observé en mer, dans un port maritime, dans un terminal au large ou dans une installation de manutention des hydrocarbures.

Article 15. Les capitaines ou les officiers des navires de pavillon étranger passant à travers la zone économique exclusive, la mer territoriale, les eaux intérieures ou dans les ports ou terminal au large de Madagascar doivent signaler immédiatement par tous les moyens à la capitainerie du port, tout événement de pollution survenu à bord de leur navire ou toute présence de polluants en mer.



Article 16. La capitainerie du port ayant reçu les informations sur l'événement de pollution doit aviser immédiatement le Coordonnateur Régional de l'OLP du Faritany concerné par la pollution.

Article 17. Les rapports prévus à l'article précédent doivent être faits suivant le format type établi par l'OLP, selon les prescriptions, les directives ou les principes généraux de l'Organisation Maritime Internationale.

L'OLP aura la charge de diffuser ce format type aux personnes concernées par le rapport d'événement de pollution.

### CHAPITRE III

## RESPONSABILITE CIVILE EN CAS DE POLLUTION

### SECTION PREMIERE

#### *Responsabilité du propriétaire du navire*

Article 18. Le propriétaire du navire au moment de l'événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est objectivement responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement.

Article 19. Sous réserve des exonérations de responsabilités prévues par les paragraphes 2 et 3 de l'article III de la Convention CLC 92, cette responsabilité s'étend aux cas suivants :

- des dépenses engagées pour prévenir, préparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution;
- des dommages causés aux activités de la pêche, de l'aquaculture, du port et aux autres utilisations légales de la mer ;
- des dommages dus aux activités de tourisme ou autres secteurs économiques terrestres;
- des dépenses occasionnées par les mesures raisonnables de remise en état de l'environnement marin et côtier; et
- des dépenses occasionnées par les mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire les dommages.

Article 20. Toutefois, aux termes de l'article V de la Convention CLC 92, le propriétaire du navire est en droit de limiter sa responsabilité sauf faute personnelle de sa part.

Article 21. En cas de faute personnelle ou omission commise par une tierce personne, le propriétaire du navire peut exercer une action récursoire contre cette personne devant le tribunal du lieu où le fait ou l'omission s'est produit ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

## SECTION II

### *certificat d'assurance*

Article 22. Conformément à l'article VII (1) de la Convention CLC 92 et sous peine de radiation sans préjudice des dispositions de l'article 2.2.09 du Code Maritime, tout propriétaire d'un navire immatriculé à Madagascar et transportant plus de deux mille tonnes (2.000 tonnes) d'hydrocarbures en tant que cargaison doit, soit constituer un fonds auprès d'un compte bancaire ouvert par le Ministère chargé de l'Environnement à cet effet et dont l'utilisation sera définie par Décret, soit souscrire une assurance auprès d'une compagnie d'assurance de bonne réputation, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution.

Article 23. Sur présentation d'un reçu de banque ou d'une assurance, le Ministère chargé de l'Environnement, délivre au propriétaire du navire un certificat d'assurance établi en conformité avec le format type de l'annexe de la Convention CLC 92.

Article 24. Il est fait obligation à tous navires d'être munis à bord, d'un certificat d'assurance en cours de validité.

Les certificats d'assurance émis par les Etats parties à la Convention CLC 92 sont reconnus à Madagascar.

Article 25. Les modalités de délivrance du certificat d'assurance prévu par l'article 23 de la présente loi seront fixées par un arrêté du Ministre chargé de l'Environnement.

## CHAPITRE IV

### **INTERVENTION DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION**

## SECTION PREMIERE

### *reconnaissance du fonds*

Article 26. Le Fonds représenté par son Administrateur est reconnu personne juridique ayant la capacité d'assumer tous les droits et obligations et d'être partie dans toute action engagée auprès de la Juridiction civile ou administrative de Madagascar.

Article 27. L'Administrateur du Fonds est en droit d'engager une action contre les sociétés importatrices d'hydrocarbures n'ayant pas payé leurs contributions dans les délais légaux, devant le tribunal du domicile du défendeur.

## SECTION II

### *contributions au fonds*

Article 28. Toute personne physique ou morale ayant reçu sur le territoire malgache plus de 150.000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, au cours d'une année civile est tenue de verser au Fonds international d'indemnisation une contribution déterminée suivant l'article 12 de la Convention FC 92.

En matière de totalisation des quantités d'hydrocarbures reçues, les filiales ou les succursales d'une même société ou les entités sous contrôle commun sont considérées une personne.

Article 29. Toute réception d'hydrocarbures, quelle que soit sa quantité doit être déclarée auprès du Fonds et du Coordonnateur National, à la fin de chaque mois.

## CHAPITRE V

### **DEMANDE DE REPARATION DE DOMMAGE OU D'INDEMNISATION**

## SECTION PREMIERE

### *demande de réparation de dommage*

Article 30. Les victimes d'un dommage par pollution peuvent tenter une action en justice contre le propriétaire, l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour ce dommage.

Les droits à réparation sont forclos à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage.

Article 31. Il ne peut être présenté de demande de réparation que devant le Tribunal du lieu des faits ou du domicile des défendeurs selon les règles du droit commun. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

## SECTION II

### *demande d'indemnisation*

Article 32. Toute personne ayant subi un dommage par pollution peut adresser directement une demande d'indemnisation au Fonds ou engager une action contre ce dernier.

Sans attendre le verdict du tribunal compétent sur le sort de leur demande de réparation contre le propriétaire, son assureur ou son garant, le Fonds est tenu d'indemniser les victimes des dommages par pollution, sans préjudice de l'article 9 de la Convention FC 92.

Article 33. Une demande d'indemnisation peut être adressée au Fonds, en cas de pollution d'un lieu culturel.

Article 34. La procédure devant la juridiction civile sera dirigée selon le Code de Procédure Civile en vigueur à Madagascar. La décision de la Justice est opposable au Fonds, si durant la procédure engagée devant ce tribunal, le Fonds a été notifié mais a failli de conclure ou de comparaître devant le tribunal.

## SECTION III

### *de l'inspection et de l'arraisonnement*

Article 35. Toutes unités au large, tous ports maritimes et toutes installations de manutention des hydrocarbures sont soumis aux inspections périodiques de plan de lutte.

Les navires battant pavillon malagasy sont soumis aux inspections périodiques de plan de lutte par les Officiers de contrôle du port malagasy et aux inspections environnementales des autres Etats, sans préjudice des dispositions de la section 3 partie II et de la section 7 partie XII de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le Droit de la mer.

Article 36. Avant de quitter un port ou une installation terminale au large de Madagascar, tout navire quel que soit son pavillon est soumis à une visite de partance par les Officiers de contrôle du port malagasy.

Ceux-ci peut interdire ou ajourner, jusqu'à l'exécution de ses prescriptions le départ de tout navire qui, par son état d'entretien, son défaut de stabilité, les conditions de son chargement ou pour tout autre motif, lui semblerait ne pouvoir prendre la mer sans danger pour l'environnement marin.

Article 37. Les navires étrangers sont soumis aux inspections matérielles, s'il y a sérieuses raisons de penser qu'ils ont violé les régies ou normes environnementales dans la mer territoriale. A cet effet, ils peuvent faire l'objet d'un ordre d'immobilisation, s'il y a preuve de l'infraction à l'appui.

Article 38. En cas d'infractions aux règles ou normes environnementales commises dans la mer territoriale, dans la zone économique exclusive ou au-delà de ces zones, sous réserve des paragraphes 1 et 2 de l'article 218 de la Convention de Nations Unies de 1982 sur le Droit de la mer, il est fait obligation à tout capitaine des navires étrangers de fournir aux Officiers de contrôle qui les ont demandés, les renseignements tels que l'identité, le port d'immatriculation, les dernier et prochain ports d'escale ou autres renseignements jugés pertinents.

Si un navire se trouve volontairement dans un port ou une installation terminale malagasy et s'il y a preuve d'infraction à l'appui, l'Etat malagasy peut ouvrir une enquête et/ou intenter une action en justice contre lui.

Article 39. S'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale malagasy a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction environnementale ayant causé ou risque de causer des dommages au littoral ou intérêt connexes de Madagascar, aux ressources de sa mer, l'Etat malagasy peut intenter une action en justice contre le navire en question ou ordonner son immobilisation.

Article 40. Les inspections environnementales, le contrôle, les enquêtes et l'immobilisation prévus par la présente loi sont assurés par les Officiers de contrôle de ports malagasy formés, assermentés et nommés par Arrêté interministériel des Ministres chargés de l'Environnement et de la marine marchande. En cas de besoin, les navires ou aéronefs militaires chargés de la surveillance maritime et côtière fournissent d'aide aux Officiers de contrôle.

Ces Officiers de contrôle fournissent les éléments de preuve demandés par les victimes de dommages par pollution et font droit aux demandes d'enquêtes déposées par les autres Etats en conformité avec les dispositions de l'article 218 de la Convention de Nations Unies de 1982 sur le Droit de la mer.

## CHAPITRE VI

### DES SANCTIONS PENALES

#### SECTION PREMIERE

##### *des sanctions*

Article 41. Sans préjudice des dommages intérêts éventuels, toute infraction aux dispositions de la section 4 Chapitre II et des articles 10, 24, 29, 35, 36, 37, 38 de la présente loi, sera punie d'une amende d'un montant de dix millions (10. 000. 000 Fmg) ou 2 tapitrisa ariary à dix milliard francs malagasy (10. 000. 000. 000 Fmg) ou 2 lavitrisa ariary et d'un emprisonnement de six mois à trois ans ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 42. Toutefois, seules des peines pécuniaires peuvent être infligées aux navires étrangers, en cas d'infraction commise au-delà de la mer territoriale. Les mêmes peines peuvent être infligées, en cas d'infraction commise dans la mer territoriale, sauf s'il s'agit d'un acte de pollution délibéré et grave.

Article 43. Nonobstant l'application des peines prévues aux articles 41 et 42 précédents à l'égard du capitaine ou des membres de l'équipage, si l'infraction a été commise sur ordre exprès du propriétaire ou de l'exploitant du navire, ce propriétaire ou cet exploitant sera puni de peines qui peuvent être portées au double desdites peines.

Article 44. La personne ayant signalé l'événement de pollution et l'agent verbalisateur ont droit chacun à cinq pour cent du montant de l'amende infligée, le reste devant être versé dans la caisse du fonds de pérennisation.

## CHAPITRE VII

### DISPOSITIONS PARTICULIERES

Article 45. Nonobstant les dispositions de la Convention CLC 92, le propriétaire du navire transportant, entre deux port(s) ou installation(s) malagasy, moins de 2000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison demeure responsable des dommages dus par la pollution conformément aux dispositions de la présente loi et par conséquent, passible des peines prévues par les articles 41 et 42 ci-dessus.

## CHAPITRE VIII

### DISPOSITIONS DIVERSES

Article 46. Des textes réglementaires sont pris, en tant que de besoin, en application ou en complément de certaines dispositions de la présente loi.

Article 47. En cas de silence de la présente loi, les dispositions conventionnelles, législatives ou réglementaires en vigueur à Madagascar demeurent applicables.

Article 48. Toutes dispositions antérieures contraires à celles de la présente loi sont et demeurent abrogées.

Article 49. La présente loi sera publiée au Journal officiel de la République. Elle sera exécutée comme loi de l'Etat.

Antananarivo, le 19 août 2004

Marc RAVALOMANANA