



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

ASSEMBLÉE
10ème session
Point 8 de l'ordre du jour

92FUND/A.10/7/5
16 septembre 2005
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

REVISION DES CONVENTIONS DE 1992

Soumis par l'Australie, le Canada, la Finlande, la France, l'Irlande, le Japon, la Nouvelle-Zélande, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède et le Royaume-Uni

Résumé:	Le présent document propose une révision limitée, dont il précise le champ d'application, du régime mis en place par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, ainsi que la prorogation du Groupe de travail.
Mesures à prendre:	Voir la section 7.

1 Introduction

- 1.1 D'importants progrès ont été accomplis au sein du troisième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 concernant la révision de politiques essentielles et l'élaboration du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Néanmoins, les co-auteurs du présent document sont très préoccupés par les divergences d'opinions apparues lors de la réunion tenue par le Groupe de travail en mars 2005 au moment de l'examen du rapport à l'Assemblée.
- 1.2 D'une part, il est manifeste que la plupart des États qui ont subi d'importants sinistres mettant en cause des navires-citernes, ainsi que la plupart des États qui travaillent depuis de nombreuses années dans le cadre de ce régime, ont appuyé une révision limitée.
- 1.3 D'autre part, il est clair que certaines délégations craignent qu'une fois que les Conventions seront ouvertes à la révision, la base même du régime pourra subir des changements radicaux – on a parlé à ce propos de "boîte de Pandore".
- 1.4 Les co-auteurs voudraient que tous les États contractants se rappellent que le régime mis en place par les Conventions de 1992 a pour objet de satisfaire les intérêts mutuels des États. Mais si les

intérêts et les préoccupations d'un assez grand nombre d'États ne sont pas dûment pris en compte, il doit y avoir un risque que ce caractère mutuel finisse par éclater.

2 Quelles révisions ne sont-elles pas proposées ?

2.1 Les co-auteurs conviennent que ces cinq années de fonctionnement du régime ont prouvé que la base de ce régime était saine pour l'essentiel et qu'il était inutile de procéder à des modifications fondamentales. En outre, les co-auteurs estiment que l'examen en cours devrait se poursuivre sur la base d'un mandat modifié du Groupe de travail définissant clairement quelles questions seront examinées ou ne le seront pas ainsi que les questions qui feront l'objet d'un débat supplémentaire. Cette approche permettra la poursuite des travaux en vue d'une révision des Conventions dans un avenir prévisible, étant entendu que les dispositions de base qui ont été incorporées dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds ainsi que dans le Protocole portant création du Fonds complémentaire devraient être maintenues. En conséquence, sur cette base et par souci de clarté, les co-auteurs indiquent qu'ils ne proposent *pas* que les points suivants soient révisés ou modifiés, si les Conventions sont rouvertes dans le cadre du présent examen:

- limites globales du régime;
- annulation de la limitation de responsabilité;
- révision des accords en matière de plafonnement;
- responsabilité du propriétaire de la cargaison;
- contribution annuelle minimale au Fonds de 1992;
- fusion des Conventions; et
- problèmes que rencontrent les sociétés de stockage des hydrocarbures (à revoir compte tenu de l'expérience future concernant la Convention SNPD).

2.2 **NOTE:** Les co-auteurs ne sont pas sans savoir que plusieurs États craignent que les propositions de révision n'entraînent une modification du principe fondamental de la Convention portant création du Fonds de 1992 telle que la responsabilité de verser des contributions au Fonds de 1992 qui incombe actuellement aux réceptionnaires (importateurs) d'hydrocarbures serait modifiée de façon à inclure des obligations financières pour les producteurs (exportateurs) d'hydrocarbures. Les co-auteurs déclarent catégoriquement que tout changement aux accords de financement serait totalement inacceptable dans le contexte du présent exercice de révision, et qu'une telle modification n'est donc pas un objectif.

3 Quelles révisions sont-elles proposées ?

3.1 Toutefois, les co-auteurs sont convaincus qu'une révision limitée est nécessaire et ira en fin de compte au mieux des intérêts des demandeurs comme des États Membres. Ils pensent que du fait des insuffisances connues du régime actuel, l'efficacité de celui-ci est en jeu. La révision des six domaines clés bénéficie déjà d'un soutien important, encore que certains domaines doivent faire l'objet de débats supplémentaires pour un accord sur le contenu de la révision:

- procédure d'acceptation tacite;
- assurance obligatoire;
- non-soumission des rapports sur les hydrocarbures;

- quorums applicables aux réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992;
- définition du terme "navire"; et
- application uniforme des Conventions.

3.2 Il serait extrêmement dommageable pour la crédibilité du régime de ne pas mettre en œuvre un des six domaines au sujet desquels la nécessité de procéder à une révision a été identifiée. Le Groupe de travail offre une possibilité unique d'arrêter une révision rationnelle, équilibrée et à point nommé, qui soit acceptable pour toutes les parties prenantes et sauvegarde l'avenir. S'il n'était pas procédé à cette révision limitée, le régime international risquerait d'être confronté à des demandes de changements radicaux si un nouveau sinistre mettait en évidence l'incapacité du régime à évoluer en raison d'insuffisances notoires. L'incapacité de procéder à la révision limitée proposée constitue donc la véritable "boîte de Pandore" !

4 Rééquilibrage de la charge financière

- 4.1 La question qui a divisé le Groupe de travail est le rééquilibrage de la charge financière entre le propriétaire du navire et les contribuables. Selon les co-auteurs s'il est vrai que le Groupe de travail a débattu de cette question, il reste à approfondir la définition des grandes options, compte tenu en particulier de l'incidence des mesures visant à décourager le transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes.
- 4.2 Les co-auteurs reconnaissent pleinement qu'un certain nombre de délégations ont été réticentes à accepter une révision de crainte que celle-ci n'entraîne un relèvement des limites de responsabilité, pour les propriétaires de navires ou les contribuables ou pour les deux. Au lieu de cela il a été proposé de recourir à l'un ou l'autre des deux accords volontaires proposés pour réduire le déséquilibre responsabilité/contributions entre propriétaires de navires et contribuables.
- 4.3 Les co-auteurs n'ont pas pour objectif d'obtenir un relèvement des limites globales du régime mis en place par les Conventions de 1992. Toutefois, ils affirment qu'un rééquilibrage de la charge financière entre le propriétaire du navire et le contribuable se justifie, et devrait être examiné sur la base des renseignements donnés dans l'étude du Secrétariat des FIPOL visée dans le document 92FUND/WGR.3/22, en date du 14 mai 2004.
- 4.4 Le problème qui se pose actuellement est que le partage de la charge financière ne fait encore l'objet d'aucun consensus, mais il est probable que si l'on ne s'accorde pas relativement vite sur une révision tenant compte des défauts connus du régime actuel, celui-ci finira par s'effondrer.

5 Accords volontaires

- 5.1 Les co-auteurs ont pris note des propositions qui ont été faites concernant d'éventuels accords volontaires STOPIA ou TOPIA, mais notent que ces derniers n'ont pas été conclus à la satisfaction de tous les partenaires sociaux. À part cette objection fondamentale, les accords volontaires auraient les inconvénients suivants:
- leur champ d'application se limiterait uniquement aux États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire;
 - ils pourraient être retirés sans avis préalable;
 - ils n'offriraient pas de solution globale, mais seulement une redéfinition très limitée des responsabilités financières des propriétaires de navires et des contribuables;
 - ils ne pourraient pas garantir la couverture intégrale des navires; et

- ils se révéleraient en fin de compte source de conflits car ils ne bénéficieraient pas à tous les États dans des circonstances analogues.

5.2 Les co-auteurs estiment donc qu'il est de l'intérêt de tous les membres d'essayer d'arriver à un accord sur une révision limitée dans le cadre du régime constitué par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, qui pourra ainsi continuer à bien fonctionner.

6 Le transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes

6.1 Les co-auteurs reconnaissent également que le Groupe de travail a examiné la question du transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes, y compris la question de savoir s'il faudrait ou non modifier les Conventions de 1992 de façon à inclure des mesures pour faire face à ce problème. Lorsque la possibilité de définir des catégories de navires a été évoquée, de nombreuses délégations ont donné leur appui de principe et indiqué qu'elles souhaitent poursuivre l'examen de cette question. Des délégations ont également appuyé la proposition présentée par le Groupe international des Clubs P&I tendant à ce qu'un groupe de travail informel soit créé pour examiner des mesures supplémentaires dans le domaine de l'assurance pour traiter du transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes. Les co-auteurs sont fermement convaincus de l'importance de cette question, ils estiment que les deux propositions visent le même objectif et méritent d'être examinées plus avant. En conséquence, ils recommandent d'ajouter ce point au mandat du Groupe de travail.

6.2 Reconnaissant le désaccord concernant la principale question du rééquilibrage de la charge financière entre le propriétaire du navire et les contribuables, les co-auteurs demandent instamment à l'Assemblée d'ajourner sa décision sur ce point jusqu'à ce que les six autres questions aient été complètement développées par le Groupe de travail et qu'un projet de texte conventionnel ait été présenté par le Groupe de travail à l'Assemblée pour examen et décision. Toutes les parties ont besoin de plus de temps pour examiner plus avant ces questions et s'employer conjointement à faire face aux insuffisances du régime mis en place par les Conventions de 1992 qui ont été constatées. Ce délai supplémentaire permettra également au Groupe de travail de poursuivre l'examen de la question du transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes, y compris la proposition formulée par le Groupe international des Clubs P&I en matière d'assurance, et de renvoyer à l'Assemblée toutes recommandations sur cette question. Le Groupe de travail est donc l'instance idéale pour ce type de débats approfondis. Néanmoins, les États doivent reconnaître que l'ajournement indéfini de ce débat et de la décision de l'Assemblée risque d'avoir de graves conséquences pour le régime.

7 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre

7.1 Les co-auteurs demandent instamment à l'Assemblée de charger le Groupe de travail de poursuivre ses travaux. Ils pensent que l'Assemblée, ainsi que les FIPOL dans leur ensemble, prouveront ainsi qu'ils apprécient le travail et les efforts faits par les nombreuses délégations et organisations non gouvernementales qui ont pris part au débat en vue d'identifier et résoudre des problèmes que pourraient connaître les Conventions. Par ailleurs cette approche permet d'utiliser le Groupe de travail comme une instance déjà en place et qui fonctionne bien pour débattre et rédiger des amendements concernant d'importantes questions dont la solution améliorerait sans aucun doute les Conventions.

7.2 Afin d'aller de l'avant et de progresser, les co-auteurs se réfèrent aux recommandations du Groupe de travail à l'Assemblée et proposent que celle-ci modifie le mandat du Groupe de travail et lui confie les tâches suivantes:

- élaborer un texte conventionnel approprié sur les six questions qui ont recueilli un soutien important (à savoir, procédure d'acceptation tacite; assurance obligatoire; non-soumission

des rapports sur les hydrocarbures; quorums applicables aux réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992; définition du terme "navire"; et application uniforme des Conventions);

- poursuivre l'examen de la question du transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes, compris la proposition présentée par le Groupe international des Clubs P&I en matière d'assurance, et renvoyer à l'Assemblée toutes recommandations sur cette question; et
 - ajourner la décision sur le rééquilibrage de la charge financière entre le propriétaire du navire et les contributeurs jusqu'au moment où l'Assemblée aura pleinement examiné le texte conventionnel sur les six questions bénéficiant du soutien des membres du Groupe de travail.
-