



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.10/7/6  
28 septembre 2005  
Original: ANGLAIS

## EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Soumis par la Grèce

<b>Résumé:</b>	L'Assemblée est invitée à décider que les raisons pour procéder à une révision du régime d'indemnisation sont insuffisantes, et qu'il y a lieu de mettre fin aux travaux du troisième Groupe de travail intersessions.
<b>Mesures à prendre:</b>	L'Assemblée est invitée à se prononcer contre la révision des Conventions de 1992 et à mettre fin aux travaux du Groupe de travail.

### 1 Introduction

- 1.1 La Grèce propose que l'Assemblée décide que les raisons pour entreprendre une révision du régime d'indemnisation sont insuffisantes, et qu'il y a lieu de mettre fin aux travaux du Groupe de travail intersessions.
- 1.2 On trouvera ci-après un bref résumé des principales raisons qui sous-tendent cette proposition.

### 2 Absence d'un appui suffisant

- 2.1 Le Groupe de travail est convenu qu'une révision des Conventions de 1992 ne saurait être entreprise sans un large appui. Cette conclusion fait suite aux observations exprimées au cours du débat selon lesquelles une 'révision' ne pourrait se faire au moyen d'un simple amendement des Conventions en vigueur mais exigerait d'adopter de nouveaux traités qu'il faudrait mettre en œuvre dans chaque droit national. On a attiré l'attention sur les difficultés d'ordre juridique et pratique qu'il y a lieu d'escompter, particulièrement en cas de divergences d'opinions quant au bien-fondé d'une révision, et sur le risque qu'il pourrait en découler de voir le système uniforme actuel fragmenté.
- 2.2 Dans son résumé du débat, le Président a souligné qu'il était important de maintenir un régime mondial universellement applicable et a fait valoir que, pour qu'une révision soit appliquée de manière satisfaisante, elle devrait bénéficier d'un large appui. Le Groupe de travail a souscrit à cette déclaration (voir document 92FUNDA.10/7 et 92FUNDWGR.3/26, paragraphe 6.16).
- 2.3 Bien qu'un certain nombre d'États soient favorables à une révision – ce qui explique pourquoi le Groupe de travail ne s'est pas prononcé *contre* une révision – l'appui en faveur de cette révision est loin d'être 'large'. L'élément critique à retenir est qu'aucune recommandation n'a été

présentée en faveur de cette révision. On ne peut qu'en conclure qu'elle ne bénéficie pas d'un appui suffisant.

### **3 Absence de raisons suffisantes**

- 3.1 Le Groupe de travail a identifié six points qui appelleraient des amendements s'il était procédé à une révision. Cet accord ne préjuge pas de la question de savoir s'il y a lieu de procéder à ladite révision.
- 3.2 Il a été reconnu très tôt dans le débat que s'il y avait lieu de procéder à une révision, il conviendrait de profiter de l'occasion pour étudier plusieurs points qui ne justifient pas en eux-mêmes une révision mais qui devraient permettre d'apporter des améliorations utiles aux Conventions dans le cadre d'une éventuelle révision. L'opportunité de procéder à une révision était considérée comme dépendant essentiellement de certaines questions d'importance, notamment celles examinées en détail en relation avec la responsabilité du propriétaire du navire et du transport sous-normes des hydrocarbures.
- 3.3 S'agissant de ces questions importantes, le Groupe de travail a recommandé que les conditions applicables à la suspension du droit de limiter sa responsabilité ne soient pas revues; il n'a pas recommandé de révision de la limite de responsabilité; et il n'a recommandé aucun amendement sur la question du transport sous-normes des hydrocarbures.
- 3.4 Les six points indiqués plus haut relèvent tous de la catégorie des points qui, qu'ils soient pris séparément ou collectivement, ne justifient pas la révision du régime.

### **4 Révision limitée**

- 4.1 Malgré ce qui précède, certains ont suggéré d'entreprendre une 'révision limitée' restreinte à quelques points précis.
- 4.2 L'argument contre cette démarche n'est pas uniquement que les points en question ne justifient pas le bouleversement que suppose le passage à un nouveau régime. Il est également à craindre qu'en cas de réouverture des Conventions on ne puisse savoir avec certitude quels changements potentiels peuvent être introduits avant la fin du processus.
- 4.3 Ces craintes seraient encore plus justifiées si non seulement l'on décidait de procéder à une révision limitée mais si le Fonds décidait aussi d'effectuer l'examen d'autres questions, notamment celles concernant la limite de responsabilité du propriétaire du navire, le transport sous-normes des hydrocarbures et la responsabilité du propriétaire de la cargaison. Il serait procédé à une révision de ce type s'il s'agissait d'étudier la possibilité de modifier le régime d'indemnisation.

### **5 Cessation des travaux du Groupe de travail**

- 5.1 L'examen du Groupe de travail a abouti à un certain nombre de résultats positifs, mais il est convenu depuis mai 2004 que son travail ne saurait se poursuivre indéfiniment et que son rapport à l'Assemblée en octobre 2005 constituerait sa dernière recommandation.
- 5.2 Il a été proposé que la question du transport sous-normes soit renvoyée à un groupe de travail informel pour que celui-ci l'étudie sous l'angle de l'assurance. Il s'agirait d'une entité tout à fait différente d'un Groupe de travail intersessions du Fonds. Par ailleurs, la question ayant un caractère technique, il serait plus approprié qu'elle soit étudiée sous les auspices de l'OMI.
- 5.3 Nous estimons que les nouvelles limites de 2003 et le mécanisme STOPIA qui est déjà en vigueur et constitue une alternative à la révision appellent à faire l'expérience de cette nouvelle situation en matière de traitement des demandes d'indemnisation avant d'envisager d'autres changements.

5.4 Par ailleurs, il y a lieu de souligner que le mécanisme STOPIA n'est pas conçu pour que les États en bénéficient et n'intervient pas dans les indemnités prévues pour les demandeurs. Même s'il ne s'applique que dans les États qui sont parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire, il s'applique que le Fonds complémentaire ait ou non versé des indemnités. La prise en charge financière assumée par le propriétaire du navire bénéficie à tous les contribuables au Fonds de 1992, et pas seulement aux contribuables se trouvant dans les États appartenant au Fonds complémentaire (voir document 92FUNDA.10/7 et 92FUNDWGR.3/26, paragraphe 6.1).

**6 Conclusion**

L'Assemblée est invitée à se prononcer contre une révision des Conventions et à mettre fin aux travaux du Groupe de travail.

---