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

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL
INTERSESSIONS

92FUND/WGR.3/20
Original: ANGLAIS
6 avril 2004

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA SEPTIÈME RÉUNION DU TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL INTERSESSIONS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Note de l'Administrateur

Résumé:	Voir le résumé analytique
Mesures à prendre:	Noter les renseignements figurant dans le présent document

TABLE DES MATIÈRES

		Page
	RÉSUMÉ ANALYTIQUE	**3**
1	**Introduction**	**7**
2	**Participation**	**7**
3	**Mandat du Groupe de travail**	**8**
4	**Documents examinés par le Groupe de travail à sa septième réunion**	**8**
5	**Questions examinées à la septième réunion du Groupe de travail**	**9**
6	**Étude du coût des déversements par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992**	**9**
7	**Responsabilité des propriétaires de navires et questions connexes**	**10**
	• Niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et rapport avec la responsabilité financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures	**10**
	• Transport des hydrocarbures par des navires sous-normes et droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité	**14**
8	**Définition du terme 'navire'**	**17**
9	**Procédures d'amendement tacite**	**19**
10	**Amélioration du système de contributions**	**20**
11	**Suite des travaux du Groupe de travail**	**21**

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Mandat

Le Groupe de travail créé par le Fonds de 1992 en avril 2000 a tenu une réunion en février 2004 sous la présidence de M. A. Popp QC (Canada) sur la base du mandat ci-après, que l'Assemblée lui avait confié à sa session d'octobre 2001:

a) poursuivre l'échange de vues sur la nécessité et la possibilité de continuer d'améliorer le régime d'indemnisation établi par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, y compris les questions visées au paragraphe 27.3 du document 92FUND/A.6/4, qui avaient déjà été cernées par le Groupe de travail mais n'ont pas encore été réglées; et

b) faire rapport à la session ordinaire suivante de l'Assemblée sur l'état d'avancement de ses travaux et formuler les recommandations qu'il estimera appropriées.

Le mandat de l'Assemblée portait sur les questions suivantes:

a) responsabilité du propriétaire du navire
b) dommages causés à l'environnement
c) nouveaux mécanismes de règlement des différends
d) non-soumission de rapports sur les hydrocarbures
e) précision de la définition du terme 'navire'
f) application du système de contributions aux organismes prestataires de services de stockage
g) application uniforme des Conventions
h) questions faisant intervenir le droit des traités.

Débats lors de la réunion tenue en février 2004

Étude du coût des déversements par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992 (Section 6)

Le Groupe de travail avait demandé à l'Administrateur d'effectuer une étude indépendante sur le coût des déversements d'hydrocarbures par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs dans le cadre des Conventions. D'après l'analyse préliminaire des données de base faite par les Clubs P&I du Groupe international, un examen très approfondi de la question serait nécessaire pour permettre d'établir des statistiques utiles. De l'avis de l'Administrateur, cette étude ne sera pas terminée avant mai 2004 au plus tôt.

Le Groupe de travail a décidé que le fait que cette étude de coûts soit en cours d'achèvement ne devrait pas empêcher de débattre de la révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que toute décision du Groupe serait provisoire en attendant les conclusions de l'étude en question.

Y a-t-il lieu de réviser la Convention de 1992 sur la responsabilité civile en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire du navire et les questions connexes (Section 7)

Niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et rapport avec la responsabilité financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures

Le Groupe de travail a examiné les renseignements et/ou les propositions relatives à la responsabilité du propriétaire du navire présentés par les délégations de l'Australie, du Canada, de la Fédération de Russie, de la Finlande, de la France, des Pays-Bas et du Royaume Uni (ci-après désignées par 'l'Australie *et al*'), la délégation de l'Italie, les délégations d'observateurs du Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF), de l'International Group of P&I Clubs, et celles de la Chambtre internationale de la

marine marchande (CIMM) et de l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO).

Les délégations de l'Australie *et al* ont proposé deux options, pour examen. La première option prévoit un relèvement de la limite de responsabilité pour les navires de petite taille et de la pente de la ligne DTS/jauge; aucun chiffre spécifique n'a été présenté. Selon la deuxième option, pour les sinistres mettant en cause des navires d'une jauge minimale déterminée, soit 5 000 tonneaux de jauge brute, il y aurait un partage équilibré de la responsabilité financière entre le propriétaire du navire et les chargeurs, quelle que soit la jauge du navire, à hauteur de la limite existante en vertu des Conventions de 1992, soit 203 millions de DTS.

La délégation italienne a proposé un relèvement de la limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la mise en place d'un niveau supplémentaire d'indemnisation, que financeraient les propriétaires de la cargaison par opposition aux réceptionnaires.

La délégation d'observateurs de l'OCIMF a proposé deux options, pour examen. La première option envisage de fixer la limite du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à 90 millions de DTS pour tous les navires, quelle que soit leur jauge, et à revoir le Protocole portant création du Fonds complémentaire de façon à y introduire le partage des contributions au Fonds complémentaire par les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures en fonction d'un pourcentage non spécifié. La deuxième option vise à relever la limite de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile en la portant à environ 200 millions de DTS pour tous les navires, quelle que soit leur jauge, et à relever la limite prévue en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds à raison d'un montant correspondant.

La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs n'a pas formulé de proposition particulière mais a fait savoir que pour répondre aux préoccupations des professionnels du secteur pétrolier concernant l'incidence du Fonds complémentaire sur la notion du partage des coûts, les Clubs étaient disposés à envisager d'autres propositions de solutions volontaires que celle que le Groupe avait formulée initialement au sujet du relèvement des limites pour les navires de petite taille uniquement.

Les délégations d'observateurs de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) et d'INTERTANKO ont souscrit aux points de vue de la délégation de l'International Group of P&I Clubs selon lesquels il faudrait répondre par des solutions volontaires des professionnels du secteur aux préoccupations relatives à l'incidence du Fonds complémentaire sur un partage équitable des coûts afférents à l'indemnisation entre les propriétaires de navires et les intérêts des chargeurs.

Les délégations se sont déclarées très favorables au maintien d'un dispositif international simple et fonctionnel mais le Groupe de travail s'est montré divisé sur la question de savoir s'il y avait lieu de modifier les dispositions relatives à la responsabilité du propriétaire du navire. Pour certaines délégations, il était préférable d'envisager des solutions volontaires des professionnels du secteur pour remédier au déséquilibre financier que le Fonds complémentaire pourrait entraîner tandis que, pour d'autres délégations, la responsabilité et l'indemnisation au titre des dommages de pollution par les hydrocarbures soulevaient d'importantes questions de droit civil relevant de la politique des pouvoirs publics, qu'il fallait traiter dans le cadre d'une législation.

Résumant les débats, le Président a déclaré que le débat avait suffisamment progressé pour que l'on puisse réexaminer la question de la responsabilité du propriétaire du navire à la prochaine réunion où, espérait-on, les résultats de l'étude effectuée par l'Administrateur sur le coût des déversements seraient disponibles. Le Président a invité instamment les délégations à poursuivre les discussions informelles pour parvenir à un accord général en vue de renforcer les différentes options qui avaient été avancées ou de mettre au point des propositions précises concernant les dispositifs volontaires.

Transport sous-normes des hydrocarbures et droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité

Le Groupe de travail a examiné un certain nombre de propositions présentées, respectivement, par les délégations du Canada et du Royaume-Uni, celles de la France, du Japon et la délégation d'observateurs de l'OCIMF.

Les délégations du Canada et du Royaume-Uni ont proposé d'étudier de près la possibilité d'adopter des mesures de dissuasion en matière de coûts pour décourager l'utilisation des navires sous-normes tout en veillant à ce que les exploitants des navires-citernes bien entretenus ne soient pas désavantagés sur le plan de la concurrence. Ces délégations ont proposé que le Groupe de travail envisage l'insertion dans les conventions relatives à l'indemnisation une formule qui permettrait de relever automatiquement le montant de la responsabilité du propriétaire lorsqu'un navire-citerne sous-normes est impliqué dans un accident. Cela pénaliserait les normes insuffisantes d'exploitation et d'entretien tout en abaissant la charge financière qui pèse sur les contributaires du Fonds de 1992.

La délégation française a émis l'idée qu'il conviendrait de faire une exception concernant le droit de limitation du propriétaire du navire lorsque le dommage semble résulter de l'état de la structure du navire, ce qui, selon cette délégation, était compatible avec l'article V.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; elle a ajouté que le Fonds de 1992 devrait systématiquement engager des actions en recours contre les affréteurs à la suite de sinistres causés par des navires ayant des défauts structurels. Elle a proposé en outre que lorsque le propriétaire du navire se voit nier le droit de limiter sa responsabilité, l'assureur devrait continuer de fournir une couverture.

La délégation du Japon a proposé que l'on modifie la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir que si le Fonds complémentaire versait des indemnités dans le cas d'un sinistre causé par un navire sous-normes immatriculé ou affrété par un réceptionnaire dans un État adhérant au Protocole portant création du Fonds complémentaire, le propriétaire du navire en question devrait assumer une responsabilité supplémentaire à celle qui est prévue en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, soit sur la base d'un montant fixé, soit comme pourcentage de l'indemnisation versée par le Fonds complémentaire si cette dernière somme est moins élevée. Cette délégation a proposé également qu'indépendamment de la responsabilité accrue incombant aux propriétaires de navires, les réceptionnaires d'hydrocarbures transportés dans un navire sous-normes dans un État où un sinistre est survenu versent des contributions supplémentaires au Fonds complémentaire, en premier lieu à raison d'un montant égal à la responsabilité supplémentaire du propriétaire ou au total de la responsabilité de celui-ci et, en deuxième lieu, à hauteur d'un montant calculé en fonction de la part d'hydrocarbures reçus par le réceptionnaire et par rapport au solde net des indemnités versées par le Fonds complémentaire.

La délégation d'observateurs de l'OCIMF a proposé que l'on modifie le critère relatif au droit du propriétaire de limiter sa responsabilité, par exemple en revenant au critère de 'faute personnelle' énoncé dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, sous réserve que le Fonds de 1992 continue de verser des indemnités en attendant que soit résolu tout différend relatif à la question de la responsabilité.

La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a estimé qu'il ne faudrait pas que le régime d'indemnisation soit utilisé pour sanctionner les exploitants de navires sous-normes, compte tenu du fait que les propriétaires de navires contre lesquels un grand nombre de demandes était formé acquittaient déjà des primes d'assurance plus élevées et qu'un abaissement du seuil au-delà duquel le propriétaire a le droit de limiter sa responsabilité aurait un résultat inacceptable politiquement, à savoir que le secteur pétrolier ne contribuerait que rarement au coût de l'indemnisation au titre de dommages par pollution.

Un certain nombre de délégations ont souscrit à ces points de vue qui appelaient également l'attention sur les difficultés rencontrées pour définir le terme de navire 'sous-normes'. D'autres délégations ont estimé qu'il serait souhaitable de continuer d'étudier de près la possibilité d'insérer la question du transport des hydrocarbures par les navires sous-normes dans le cadre juridique des conventions relatives à l'indemnisation sous réserve d'un nouvel éclaircissement de certaines des conditions dans lesquelles le propriétaire du navire perdrait le droit de limiter sa responsabilité.

Définition du terme 'navire' (Section 8)

Le Groupe de travail a examiné les textes conventionnels présentés par l'Australie *et al* en vue de modifier la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992, dans le but de clarifier les circonstances dans lesquelles les Conventions s'appliqueraient aux navires à l'état lège et, en particulier, de déterminer si la disposition de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'appliquait à tous les navires-citernes et pas seulement aux pétroliers-vraquiers-minéraliers. Ces délégations ont présenté deux options, l'une visant à lever l'ambiguïté de la définition telle qu'interprétée actuellement par l'Assemblée du Fonds de 1992, c'est-à-dire que la disposition de la définition s'applique à tous les navires-citernes; l'autre option consistait à envisager de modifier la définition de façon à exclure de la disposition tous les navires spécialisés, y compris ceux qui étaient construits ou adaptés pour le transport des hydrocarbures non persistants.

Plusieurs délégations, favorables à l'interprétation existante, ont fait valoir que les conventions relatives à l'indemnisation ne se rapportaient qu'aux sinistres impliquant le transport d'hydrocarbures persistants et que, si l'on excluait de la disposition tous les navires-citernes spécialisés, ces conventions couvriraient les sinistres donnant lieu aux déversements de combustibles de soute par les chimiquiers, ce qui, de l'avis de ces délégations, n'avait jamais été le but recherché lors de l'élaboration de ces conventions.

Certaines délégations n'étaient pas convaincues de la nécessité de modifier la définition du terme 'navire'. Toutefois, de l'avis général, il était préférable de modifier la définition de façon à exclure de la disposition les navires-citernes spécialisés bien que le projet de texte proposé par l'Australie *et al* ait été considéré ambigu et qu'il faille donc poursuivre les travaux sur ce point.

Procédure d'amendement tacite (Section 9)

Le Groupe de travail a examiné une proposition des délégations de l'Australie *et al* visant à modifier la procédure d'amendement tacite pour permettre une révision plus régulière des limites financières prévues dans les Conventions, conformément à la procédure figurant dans la Convention de Montréal (1999) pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Les limites définies dans cette Convention sont réexaminées tous les cinq ans et les révisions prennent effet six mois après notification des États parties, sauf si une majorité des États parties a notifié sa désapprobation dans les trois mois qui ont suivi cette notification.

Cette proposition dans son principe a recueilli un appui considérable. Plusieurs délégations se sont déclarées favorables à l'approche adoptée en vertu de la Convention de Montréal (1999) mais d'autres ont jugé préférable la procédure définie à l'article 24 du Protocole portant création du Fonds complémentaire, modelée sur la Procédure d'amendement tacite énoncée dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, mais avec des délais considérablement plus courts pour les différentes mesures prévues pour relever les limites.

Le Groupe de travail a examiné également une proposition présentée par l'Australie *et al* selon laquelle il conviendrait de recourir à la procédure d'amendement tacite pour adopter certaines modifications administratives qui permettraient d'atténuer ou de résoudre les problèmes liés au fonctionnement du Fonds de 1992, comme le rôle de l'Assemblée et de l'Administrateur et les conditions requises pour réunir un quorum de l'Assemblée.

Nombre de délégations ont reconnu les avantages éventuels de la procédure d'amendement tacite concernant les questions administratives, notamment pour traiter du problème relatif au quorum, mais ont avancé qu'il fallait veiller à ce que tout changement soit compatible avec le droit international et que toute modification des procédures administratives pouvait avoir une incidence sur la constitution du Fonds.

Résumant les débats, le Président a déclaré que la question du quorum était importante, en particulier si l'absence de quorum devait empêcher le Fonds de traiter d'un sinistre de pollution majeur, et qu'il serait donc nécessaire d'examiner cette question plus avant dans le but de parvenir à une solution durable.

Amélioration du système de contributions (Section 10)

Le Groupe de travail a pris note d'une proposition de la délégation des Pays-Bas visant à insérer dans la version révisée de la Convention de 1992 deux dispositions qui figurent dans 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 SNPD, dite aussi Convention HNS), l'une se rapportant à la notion de 'réceptionnaire' et, l'autre, à la définition d' 'hydrocarbures donnant lieu à contribution'. La première disposition permettrait aux sociétés des stockage, dans certaines conditions, de transmettre aux mandants les appels de contributions, tandis que, selon la deuxième disposition, les hydrocarbures transbordés d'un navire sur un autre navire directement ou par un port ou un terminal, au cours de leur transport depuis le port ou le terminal de chargement initial au port ou au terminal de la destination finale, ne seraient considérés comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de leur réception au lieu de destination finale.

Suite des travaux (Section 11)

Faute de temps, il n'a pas été possible d'examiner toutes les questions soulevées par les délégations dans les documents qu'elles ont présentés, à savoir: amélioration du système de contributions; présentation des rapports sur les hydrocarbures et paiement des contributions; assurance obligatoire pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison; fusion en une seule convention de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds; suppression des dispositions relatives au délai de prescription de six ans prévu dans les Conventions de 1992; et, droit d'admission minimum au Fonds.

Il a été convenu que l'ordre du jour de la prochaine réunion du Groupe de travail devrait comporter, outre les points ci-dessus, l'examen de propositions plus précises, de préférence sous forme de textes conventionnels, concernant un programme global d'indemnisation, y compris la question des navires sous-normes, et des propositions des délégations du secteur pétrolier visant à des dispositifs volontaires pour traiter les questions du partage des coûts afférents aux déversements d'hydrocarbures et du transport des hydrocarbures par des navires sous-normes.

Réunion suivante

Le Groupe de travail a décidé de tenir sa prochaine réunion durant la semaine du 24 mai 2004 dans le cadre des sessions des organes directeurs des FIPOL.

1 Introduction

1.1 L'Assemblée du Fonds de 1992, à sa 4ème session extraordinaire, tenue en avril 2000, avait mis en place le troisième Groupe de travail intersessions afin de déterminer si le régime international d'indemnisation créé en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds était satisfaisant. Le Groupe de travail a tenu sa septième réunion du 24 au 27 février 2004 sous la présidence de M. Alfred Popp QC (Canada)[<1>].

1.2 Conformément à la décision de l'Assemblée, les États Membres du Fonds de 1971 ainsi que les États et les organisations bénéficiant du statut d'observateurs auprès du Fonds de 1992 avaient été invités à participer à la réunion en qualité d'observateurs.

[<1>] La sixième réunion du Groupe de travail, prévue pour le 23 octobre 2003, a été annulée faute de temps au cours des sessions des organes directeurs des FIPOL tenues en octobre 2003.

2 Participation

2.1 Les États Membres ci-après étaient représentés à la septième réunion du Groupe de travail:

Algérie	Espagne	Norvège
Allemagne	Fédération de Russie	Nouvelle-Zélande
Antigua-et-Barbuda	Finlande	Panama
Argentine	France	Pays-Bas
Australie	Ghana	Philippines
Bahamas	Grèce	Pologne
Belgique	Grenade	Portugal
Cameroun	Îles Marshall	République de Corée
Canada	Inde	Royaume-Uni
China (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Irlande	Singapour
	Italie	Suède
Chypre	Japon	Tanzanie
Colombie	Libéria	Trinité-et-Tobago
Congo	Malte	Tunisie
Danemark	Mexique	Vanuatu
Émirats arabes unis	Nigéria	Venezuela

2.2 Les États non membres ci-après étaient représentés en tant qu'observateurs:

Arabie saoudite	Chili	Iran (République islamique d')
Brésil	Équateur	Pakistan

2.3 Les organisations intergouvernementales et les organisations internationales non gouvernementales ci-après étaient représentées en qualité d'observateurs:

Organisations intergouvernementales:
Organisation maritime internationale (OMI)
Fonds international de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971)
Commission européenne

Organisations internationales non gouvernementales:
Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
BIMCO
Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)
Comité maritime international (CMI)
Fédération européenne des stockistes indépendants (FETSA)
Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF)
International Group of P&I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
Réseau international des amis de la terre (FOEI)
Union internationale de sauvetage (ISU)

3 Mandat du Groupe de travail

3.1 À sa 6ème session, tenue en octobre 2001, l'Assemblée avait confié au Groupe de travail le mandat révisé suivant (document 92FUND/A.6/28, paragraphe 6.49):

a) poursuivre l'échange de vues quant au besoin et à la possibilité de continuer d'améliorer le régime d'indemnisation établi par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, y compris les questions visées au

paragraphe 27.3 du document 92FUND/A.6/4, qui avaient déjà été cernées par le Groupe de travail mais n'ont pas encore été réglées; et

b) faire rapport à la session ordinaire suivante de l'Assemblée sur l'état d'avancement de ses travaux et formuler les recommandations qu'il estimera appropriées.

3.2 Les questions sur lesquelles portait le mandat de l'Assemblée étaient les suivantes:

a) responsabilité du propriétaire du navire

b) dommages causés à l'environnement

c) nouveaux mécanismes de règlement des différends

d) non-soumission de rapports sur les hydrocarbures

e) précision de la définition du terme 'navire'

f) application du système de contributions aux organismes prestataires de services de stockage

g) application uniforme des Conventions

h) différentes questions faisant intervenir le droit des traités

4 Documents examinés par le Groupe de travail à sa septième réunion

4.1 Les documents ci-après ont été présentés à la septième réunion du Groupe de travail:

92FUND/WGR.3/19/14	Liste des documents précédents (Administrateur)
92FUND/WGR.3/19	Étude du coût des déversements passés par rapport aux montants de limitation actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992 (Administrateur)
92FUND/WGR.3/19/1	Équilibre de la responsabilité financière entre les intérêts des propriétaires de navires et ceux des chargeurs (Australie, Canada, Fédération de Russie, Finlande, France, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/19/2	Définition du terme 'navire', procédure d'amendement tacite, non-soumission des rapports sur les hydrocarbures et obligation de souscrire une assurance pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison (Australie, Canada, Fédération de Russie, France, Italie, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas et Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/19/3	Analyse des objectifs et des buts des Conventions régissant la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (OCIMF)
92FUND/WGR.3/19/4	Améliorations possibles du régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (OCIMF)
92FUND/WGR.3/19/5	Amélioration du système de contributions (Pays-Bas)
92FUND/WGR.3/19/6	Modification de l'article VIII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds (Réseau international des amis de la terre)
92FUND/WGR.3/19/7	Considérations liées à l'assurance, aux brevets et à la responsabilité (Canada et Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/19/8	Questions relatives à la responsabilité du propriétaire du navire et à son assureur (France)

92FUND/WGR.3/19/9	Droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, canalisation de la responsabilité et partage du paiement des indemnités (International Group of P&I Clubs)
92FUND/WGR.3/19/10	Mesures prises par les Clubs P&I pour lutter contre les pratiques maritimes qui enfreignent les normes (International Group of P&I Clubs)
92FUND/WGR.3/19/11	Responsabilité des propriétaires de la cargaison (Italie)
92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1	Promotion de la qualité des transports maritimes (Japon)
92FUND/WGR.3/19/13	Responsabilité du propriétaire du navire, partage des coûts de l'indemnisation et transport d'hydrocarbures ne répondant pas aux normes (Chambre internationale de la marine marchande et INTERTANKO)
92FUND/WGR.3/19/15	Système de vérification de la qualité des navires (International Group of P&I Clubs)
92FUND/WGR.3/19/16	Les sociétés de stockage devraient être en droit de révéler l'identité de leur mandant pour éviter d'acquitter des contributions (FETSA)

4.2 Au cours des délibérations, il a été fait référence aux rapports du Groupe du travail sur les travaux de ses deuxième, troisième, quatrième et cinquième réunions, respectivement (documents 92FUND/A.6/4 (voir le document 92FUND/WGR.3/9), 92FUND/A.7/4 (voir le document 92FUND/WGR.3/12) et 92FUND/A/ES.7/6 (voir le document 92FUND/WGR.3/15)). En ce qui concerne les documents présentés lors de ces réunions, il conviendrait de se reporter à ces mêmes rapports.

5 Questions examinées à la septième réunion du Groupe de travail

Le Groupe de travail a fait sienne la proposition du Président d'organiser les débats comme suit:

1. Étude du coût des déversements d'hydrocarbures par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992.

2. Nécessité éventuelle de réviser ou non la Convention de 1992 sur la responsabilité civile concernant la responsabilité du propriétaire du navire et les questions connexes:

   a) niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et rapport avec la responsabilité financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures;
   b) transport des hydrocarbures ne répondant pas aux normes;
   c) critères régissant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité;
   d) droit de l'assureur de retirer la couverture d'assurance.

3. Autres questions susceptibles de nécessiter des modifications dans le cas d'une révision:

   a) définition du terme 'navire';
   b) procédures d'amendement tacite;
   c) amélioration du système de contributions;
   d) dispositions relatives à la prescription.

6 Études du coût des déversements d'hydrocarbures par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992

6.1 Le Groupe de travail a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/WGR.3/19, présenté par l'Administrateur. Il a été relevé que l'Administrateur avait reçu, par l'intermédiaire de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), des données sur les coûts soumises par tous les P&I Clubs de l'International Group, à l'exception de deux d'entre eux, concernant environ 7 800 sinistres de pollution. Il a été relevé également que d'après une analyse préliminaire des données de base, un complément d'analyse très approfondi serait nécessaire pour permettre d'établir des statistiques utiles car les Clubs avaient présenté des

montants de paiements par sinistre qui, par exemple, ne faisaient pas de distinction entre les paiements en vertu des Conventions sur la responsabilité civile, les paiements dépassant les limites prévues par les Conventions ou les paiements effectués par le biais de remboursements aux Fonds. Il a été relevé en outre que l'Administrateur estimait que cette étude ne serait pas achevée avant mai 2004 au plus tôt.

6.2 La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a déclaré qu'il regrettait que les données considérablement volumineuses des Clubs ne soient pas présentées sous une forme utilisable en vue de l'étude en question, que nombre de Clubs ne conservaient pas les dossiers des sinistres plus de deux ans après la clôture de ceux-ci et que, de ce fait, l'on ne pouvait pas toujours disposer de dossiers complets sur le versement des indemnités. Cette délégation a déclaré en outre que les Clubs étaient en train d'examiner leurs dossiers de façon à déterminer le degré de différence entre les versements d'indemnités au titre des dommages par pollution et les autres coûts, comme les coûts afférents à l'enlèvement de l'épave et les honoraires juridiques et techniques, et qu'ils présenteraient sous peu leur rapport au Fonds de 1992 sur ce point.

6.3 Le Groupe de travail a décidé que le fait que l'étude sur les coûts soit en cours d'achèvement ne devrait pas empêcher les discussions sur la révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que toute décision du Groupe serait provisoire en attendant les conclusions de l'étude.

7 Responsabilité du propriétaire du navire et questions connexes

7.1 Le Groupe de travail a pris note des renseignements figurant dans les documents suivants:

92FUND/WGR.3/19/1 (Australie, Canada, Fédération de Russie, Finlande, France, Pays-Bas, Royaume-Uni);

92FUND/WGR.3/19/2 (Australie, Canada, Fédération de Russie, France, Italie, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Royaume-Uni);

92FUND/WGR.3/19/3, 92FUND/WGR.3/19/4 (Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF));

92FUND/WGR.3/19/7 (Canada et Royaume-Uni);

92FUND/WGR.3/19/8 (France);

92FUND/WGR.3/19/9, 92FUND/WGR.3/19/10, 92FUND/WGR.3/19/15 (International Group of P&I Clubs);

92FUND/WGR.3/19/11 (Italie);

92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1 (Japon);

92FUND/WGR.3/19/13 (Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) et Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)).

Niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et rapport avec la responsabilité financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures

7.2 La délégation du Royaume-Uni a présenté le document 92FUND/WGR.3/19/1 au nom des délégations de l'Australie, du Canada, de la Fédération de Russie, de la Finlande, de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni (Australie *et al*) et a déclaré qu'après l'adoption du Protocole 2003 relatif au Fonds complémentaire, il était nécessaire de procéder à un examen fondamental des responsabilités financières dans le cadre des régimes de base afin d'y introduire une plus grande équité sur le plan du partage des contributions entre, d'une part, les propriétaires du navire et les assureurs et, d'autre part, les chargeurs. Les auteurs du document en question ont souligné deux options possibles, l'une consistant à relever la limite de la responsabilité du

propriétaire du navire en fonction de la jauge en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et, l'autre, à abaisser les limites énoncées dans ladite Convention mais par le biais d'un partage de la responsabilité financière entre les intérêts du propriétaire du navire et ceux des chargeurs à hauteur de la limite existante en vertu du Fonds de 1992.

7.3 Le Groupe de travail a noté que selon la première option, la limite de la responsabilité relative aux petits navires d'un certain tonnage non spécifié serait relevée au-delà de la limite actuelle de 4,5 millions de DTS pour les petits navires. Il a été noté également que concernant les navires de taille plus importante, les délégations susmentionnées avaient proposé d'augmenter le montant supplémentaire en DTS par jauge brute, et ce, de façon à ce que la limite existante de 90 millions de DTS en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'applique aux navires d'une jauge inférieure à la jauge actuelle. Il a été noté en outre que les délégations ci-dessus n'ont pas spécifié de montant spécifique dans le cadre de leurs propositions visant à modifier la limite minimale pour les petits navires et la pente de la ligne DTS/jauge brute. Il a été relevé cependant que selon ces mêmes délégations, l'expérience acquise lors des sinistres passés indiquait clairement que la jauge d'un navire particulier n'était pas nécessairement le facteur le plus important pour ce qui était de déterminer le coût total des demandes nées d'un sinistre et que pour un certain nombre de sinistres mettant en cause les navires dont la jauge se situait dans le bas de l'échelle, comme dans le cas du *Nakhodka* (13 195 jb) et de l'*Erika* (19 666 jb), le montant encouru par les chargeurs était disproportionné par rapport à celui qui incombait au propriétaire du navire. Le Groupe de travail a relevé que cette proposition allait au-delà de l'accord volontaire proposé STOPIA (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA)) que l'International Group of P&I Clubs était en train de mettre au point, qui s'appliquerait seulement aux navires inscrits auprès de Clubs membres de l'International Group et serait limité aux dommages de pollution survenus dans les États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Il a été noté que ces délégations estimaient qu'étant donné l'aspect volontaire et d'autres limites de l'accord STOPIA, il était nécessaire de réviser les limites en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile par le biais d'une modification de l'article V.

7.4 Le Groupe de travail a relevé que, concernant la deuxième option, les délégations de l'Australie *et al* avaient proposé que dans le cas de sinistres mettant en cause des navires d'une jauge déterminée, soit 5 000 tonneaux de jauge brute, pour lesquels la limite en vigueur du propriétaire du navire était de 4,5 millions de DTS, il y aurait un partage équitable de la responsabilité financière entre les intérêts des propriétaires de navires et ceux des chargeurs, quelle que soit la jauge, pour ce qui est des paiements des demandes à hauteur de la limite existante en vertu des Conventions de 1992, de 203 millions de DTS. Il a été noté que ces délégations n'avaient pas spécifié la façon dont, selon cette proposition, le paiement des demandes serait partagé, et qu'à leur avis, ce partage devrait être décidé dans le cadre d'une conférence diplomatique. Il a été relevé cependant que les délégations en question considéraient que si le total des demandes devait dépasser la limite prévue en vertu des Conventions de 1992, le Protocole portant création du Fonds complémentaire sous sa forme actuelle serait applicable dans les Etats ayant choisi de devenir parties au Protocole. Il a été noté en outre que ces délégations estimaient que la deuxième option entraînerait une modification plus importante des conventions de base puisque l'accent ne serait alors plus mis sur les limites de la responsabilité en vertu de chaque convention mais sur le montant des demandes incombant tout d'abord au propriétaire du navire, puis, à la fois au propriétaire du navire et au Fonds de 1992.

7.5 La délégation italienne a présenté le document 92FUND/WGR.19/11 où il est proposé une révision du régime d'indemnisation de façon à parvenir à un équilibre plus juste parmi tous les États parties aux Conventions en ce qui concerne le paiement des indemnités, et ainsi à garantir que le système actuel demeurerait durable politiquement. Le Groupe de travail a noté que les propositions spécifiques présentées par la délégation italienne visaient à relever la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à mettre en place un niveau supplémentaire d'indemnisation que financeraient les propriétaires de la cargaison (par opposition aux réceptionnaires d'hydrocarbures) tels qu'identifiés par le connaissement d'une cargaison particulière. Il a été relevé que la contribution financière du propriétaire de la cargaison devrait, de l'avis de la délégation italienne, être couverte

par des garanties financières ou une assurance dont les limites seraient au moins équivalentes au plafond fixé en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire du navire.

7.6 Le Groupe de travail a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/WGR.3/19/3, présenté par le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF) et qui comporte un rappel des faits ayant entraîné la tenue des conférences diplomatiques de 1969, 1971, 1984 et 1992 qui avaient donné naissance au régime actuel de responsabilité et d'indemnisation. Il a été relevé que le document en question portait essentiellement sur les principaux objectifs de ces conférences, les préoccupations formulées par les délégations à l'époque et la manière dont ces craintes avaient abouti à des compromis par l'adoption des textes finaux des Conventions.

7.7 Lorsqu'elle a présenté son deuxième document (document 92FUND/WGR.3/19/4), la délégation d'observateurs de l'OCIMF a expliqué que sa proposition visait essentiellement à garantir la réalisation de deux objectifs fondamentaux, s'agissant de fournir une indemnisation rapide et correcte aux victimes de dommages de pollution par les hydrocarbures et d'inciter à réduire le nombre de déversements d'hydrocarbures par la mise en place d'un mécanisme destiné à encourager l'amélioration de la sécurité maritime. Il a été relevé que la délégation de l'OCIMF avait estimé que puisque les déversements des navires de petite taille pouvaient être aussi coûteux que ceux des navires de grande taille, il n'était pas logique ni opportun d'envisager la limite de responsabilité des propriétaires de navires selon une échelle mobile, et qu'elle avait donc proposé une limite déterminée en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui s'appliquerait à tous les navires-citernes, quelle que soit leur jauge ou capacité. Il a été relevé également que la délégation de l'OCIMF avait proposé qu'afin d'éviter toute incidence défavorable sur les petits navires de certains États, soit adoptée dans la Convention sur la responsabilité civile une disposition analogue à celle de la Convention SNPD, qui permettrait à un État partie d'exclure du champ d'application de la Convention les navires-citernes d'une jauge brute déterminée qui effectuaient seulement du cabotage dans les eaux de cet État et d'imposer ses propres prescriptions nationales en ce qui concerne ces navires-citernes.

7.8 Le Groupe de travail a noté deux options spécifiques proposées par l'OCIMF. La première envisage une révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile par le biais de l'adoption d'une limite forfaitaire de responsabilité de 90 millions de DTS pour tous les navires, quelle que soit leur jauge, et une révision du Protocole portant création du Fonds complémentaire, avec partage des contributions au Fonds complémentaire entre propriétaires de navires et réceptionnaires d'hydrocarbures selon un pourcentage à déterminer. La deuxième option vise à une révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir un relèvement de la limite de la responsabilité autour de 200 millions de DTS pour tous les navires, quelle que soit leur jauge, et une révision de la Convention de 1992 portant création du Fonds, à savoir une hausse correspondante de la limite du Fonds.

7.9 Lorsqu'elle a présenté le document 92FUND/WGR.3/19/9, la délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a déclaré que l'étude dont il est question à la section 6 fournirait sans aucun doute des éléments d'appréciation intéressants mais que les propriétaires de navires ainsi que les chargeurs avaient apporté une contribution plus ou moins comparable durant la période considérée et que les conclusions de l'étude ne devraient pas en elles-mêmes déterminer la position du Groupe de travail sur les questions en suspens, y compris le partage de la charge. Cette délégation a ajouté que l'expérience acquise en matière de demandes permettait de penser qu'il serait rarement fait appel au Fonds complémentaire mais que les Clubs étaient disposés à étudier de près d'autres propositions de solutions volontaires que leur proposition initiale de relever les limites pour les navires de petites dimensions (STOPIA), afin d'examiner l'incidence du Fonds complémentaire sur la notion de partage des coûts si cette question préoccupait les États et le secteur pétrolier puisque, selon les Clubs, les solutions volontaires en matière de partage proposées par le secteur pouvaient parer à la nécessité de modifier les Conventions et donc éviter les problèmes juridiques et pratiques que cela entraînerait.

7.10 Les délégations d'observateurs de la Chambre internationale de la marine marchande et l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO) ont présenté

le document 92FUND/WGR.3/19/13. Ces délégations ont estimé que l'augmentation du niveau d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, entrée en vigueur en 2003, avait permis de remédier aux insuffisances et qu'il faudrait considérer par le biais de solutions volontaires du secteur les préoccupations relatives aux incidences du Fonds complémentaire sur la notion de partage équitable des coûts d'indemnisation entre les propriétaires de navires et les chargeurs. Ces délégations ont invité instamment le Groupe de travail à remettre à plus tard tout examen de cette question jusqu'à ce que l'on dispose des résultats de l'étude de l'Administrateur sur les coûts des déversements et des propositions du secteur aux fins d'un partage équitable.

7.11 Le Président a relevé que le Groupe de travail avait à envisager six options qui se présentaient comme suit dans leur principe:

1) la révision classique des limites en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile par le biais du relèvement de la limite minimale prévue pour les petits navires et la pente de la ligne DTS/jauge pour les navires de plus grande taille (Australie *et al.*);

2) le partage de la responsabilité en vertu de l'actuelle Convention sur la responsabilité civile entre propriétaires de navires et réceptionnaires d'hydrocarbures (Australie *et al.*);

3) le relèvement de la limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et adoption d'un troisième niveau de responsabilité pour les propriétaires de la cargaison (Italie);

4) le relèvement des limites en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (OCIMF);

5) le relèvement de la responsabilité du propriétaire du navire à hauteur d'un montant forfaitaire, quelle que soit la jauge du navire, et/ou partage des contributions au Fonds complémentaire entre propriétaires de navires et réceptionnaires d'hydrocarbures (OCIMF);

6) l'ajustement du partage de la charge financière entre propriétaires de navires et chargeurs par des solutions volontaires (International Group of P&I Clubs).

7.12 Un certain nombre de délégations ont estimé que le Fonds complémentaire pouvait, certes, créer un déséquilibre s'il était appelé à verser des indemnités, mais que cela ne justifiait pas une révision des Conventions de 1992, qui risquerait, selon elles, de compromettre le système d'indemnisation dans son ensemble. Ces délégations ont considéré que la solution la plus appropriée serait que le secteur des transports maritimes et le secteur pétrolier parviennent à un accord sur la possibilité de traiter le déséquilibre par autorégulation au moyen de solutions volontaires.

7.13 D'autres délégations au contraire ont déclaré que l'une des conditions convenues lors de l'adoption du Protocole portant création du Fonds complémentaire était qu'il faudrait réviser la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ces délégations ont ajouté qu'à l'origine, la Convention de 1971 portant création du Fonds visait à garantir la possibilité de disposer d'une indemnisation appropriée au-delà de ce que l'on pouvait alors assurer, mais que les propriétaires de navires pouvaient à présent bénéficier d'une couverture d'assurance adéquate et qu'il fallait donc mettre l'accent sur un partage équitable. De l'avis de ces délégations, les propositions volontaires du secteur étaient louables et pouvaient jouer un rôle utile durant une période de transition avant que les Conventions révisées ne soient largement ratifiées, mais que les problèmes de droit des traités n'étaient pas insurmontables et ne justifiaient pas le maintien du statu quo.

7.14 Plusieurs délégations ont souligné que la raison d'être du régime international d'indemnisation était de garantir l'indemnisation rapide et convenable des victimes. Elles ont déclaré que le régime avait en général fonctionné de manière satisfaisante et que cela était dû notamment à sa relative

simplicité. Elles ont soutenu qu'il importait donc de veiller à ce que les modifications ne gênent pas la bonne marche du régime, au détriment des victimes.

7.15 Différentes délégations ont estimé qu'il serait inapproprié de compter en permanence sur des solutions volontaires car, à leur avis, la responsabilité et l'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures soulevaient d'importantes questions de droit civil relevant du domaine de la politique publique, et qu'il convenait de les résoudre par le biais d'une législation. Ces délégations ont ajouté que les navires transportant des hydrocarbures persistants en tant que cargaison n'étaient pas tous inscrits auprès de Clubs P&I membres de l'International Group.

7.16 La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a déclaré que les Clubs ne considéraient pas la proposition examinée par le secteur des transports maritimes et le secteur pétrolier, selon laquelle les deux secteurs contribueraient au Fonds complémentaire, comme étant une solution provisoire en attendant la révision des Conventions de 1992; ils ne considéraient pas non plus qu'elle était analogue aux dispositifs volontaires TOVALOP et CRISTAL, appliqués dans le monde entier. Cette délégation a ajouté que la participation des propriétaires de navires au troisième niveau d'indemnisation aurait un statut juridique dans la mesure où les futurs accords de charte-partie garantiraient que les propriétaires de navires ont contribué aux indemnités versées en vertu du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

7.17 Selon un certain nombre de délégations, les propositions de l'Australie *et al* méritaient un complément d'examen mais la proposition de l'Italie pouvait créer des problèmes de juridiction compte tenu du fait que les cargaisons changeaient fréquemment de propriétaires au cours d'un voyage du terminal de chargement à leur destination finale. Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles n'étaient pas favorables à un système volontaire fondé sur l'autorégulation du secteur mais qu'elles n'étaient pas encore en mesure de décider de la meilleure approche à adopter pour ce qui était de la révision des Conventions en attendant les conclusions de l'étude de coûts effectuée par l'Administrateur.

7.18 Quelques délégations étaient intéressées par la proposition de l'Italie qui, à leur avis, méritait un complément d'examen.

7.19 Récapitulant les débats, le Président a relevé que les délégations ont fermement appuyé le maintien d'un régime international d'indemnisation simple et fonctionnel, mais que le Groupe de travail était divisé sur la question de savoir s'il convenait ou non de modifier les dispositions relatives à la responsabilité du propriétaire du navire, au centre de toute décision de révision du régime. Il a fait remarquer que le régime actuel avait de façon générale bien fonctionné et permis de régler un pourcentage très élevé de demandes, sans litige, et que les problèmes rencontrés avaient la plupart porté sur un petit nombre de gros sinistres au titre desquels le montant total d'indemnisation n'avait pas suffi pour payer intégralement la totalité des demandeurs. Le Président a ajouté qu'il était néanmoins essentiel de prendre du recul de temps en temps afin d'examiner la manière dont le système fonctionnait et de décider s'il était nécessaire de procéder à une mise à jour du régime. Il a souligné qu'il importait de poursuivre les travaux en vue d'un consensus, car il serait tout à fait regrettable, et ce, au détriment des victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, que les États décident de ne pas participer au système pour faire valoir leurs propres solutions. Le Président a déclaré en outre que le Groupe de travail avait eu à examiner beaucoup d'options et qu'il importait de tenter d'en réduire le nombre à deux, ce que le Groupe pourrait envisager. Il a ajouté que si l'on devait procéder à une révision, il serait nécessaire d'insérer ces options dans une proposition viable, ce qui pourrait être avancé lors d'une future conférence diplomatique. Il a précisé que les dispositifs volontaires faisaient l'objet d'un certain soutien mais aussi de scepticisme pour ce qui était d'y recourir en tant que solution permanente. Le Président a considéré qu'outre la question de savoir s'il serait opportun d'adopter des dispositifs volontaires ou juridiques, il y avait d'autres questions et préoccupations concernant les conventions qui ne pouvaient être envisagées que dans le cadre d'une révision de celles-ci.

7.20 Le Président a déclaré pour conclure qu'à son avis le débat avait suffisamment progressé et que l'on pourrait réexaminer la question de la responsabilité du propriétaire du navire lors de la

prochaine réunion du Groupe de travail prévue pour mai 2004 où, espérait-on, les résultats de l'étude de l'Administrateur sur les coûts afférents aux déversement d'hydrocarbures seraient disponibles. Le Président a invité instamment les délégations à poursuivre, en attendant les conclusions de l'étude, les discussions informelles pour parvenir à un consensus, en vue de renforcer les différentes options ou de mettre au point des propositions précises concernant les dispositifs volontaires.

Transports maritimes sous-normes d'hydrocarbures et droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité

7.21 Lorsqu'elles ont présenté le document 92FUND/WGR.3/19/7, les délégations du Canada et du Royaume-Uni ont déclaré que tout examen du régime d'indemnisation devrait envisager la nécessité de réduire au minium le risque de sinistres de pollution sans pénaliser les navires bien entretenus et les propriétaires sérieux ou sans renoncer au principal objectif du régime, à savoir l'indemnisation rapide des victimes de dommages dus à la pollution. Ces délégations se sont reportées à l'étude du système d'assurance maritime effectuée par le Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en vue de déterminer s'il serait possible, sans léser pour autant les intérêts des victimes potentielles, de fermer l'accès à l'assurance pour les navires sous-normes, tout en préservant la nécessaire couverture des risques pour le reste du secteur. Il a été fait valoir que les résultats des travaux de l'étude de l'OCDE influaient directement sur ceux des travaux du Groupe de travail dans la mesure où l'exploitation des navires-citernes sous-normes était susceptible de donner lieu à des demandes d'indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole relatif au Fonds complémentaire ou risquait de le faire. Les délégations du Canada et du Royaume-Uni ont déclaré que le régime d'indemnisation n'avait jamais visé à constituer un moyen de 'réassurer' les conséquences de sinistres mettant en cause des navires-citernes sous-normes et qu'il serait inacceptable que les niveaux élevés de la protection financière actuellement offerte constituent un 'filet de sécurité' destiné à compenser le manque d'investissements dans la sécurité et l'entretien des navires ou le plein respect des normes internationales.

7.22 Les délégations du Canada et du Royaume-Uni ont proposé que l'on étudie de près la possibilité d'adopter des mesures de dissuasion à l'égard de la navigation sous-normes tout en garantissant que les exploitants de navires bien entretenus ne sont pas défavorisés sur le plan de la concurrence. Il a été fait valoir que les inspections de contrôle de l'État du port avaient entraîné l'interdiction d'accès de ces navires sous-normes dans certaines régions, mais que la poursuite de leur exploitation dans d'autres parties du monde signifiait que des sinistres de pollution surviendraient encore et que le Fonds de 1992 serait donc de nouveau appelé à verser des indemnités. Ces délégations ont demandé aux Clubs P&I de faire preuve de plus de transparence dans leurs pratiques concernant la surveillance des normes de sécurité et de gestion des navires et les mesures de dissuasion éventuellement mises en place à l'égard des navires sous-normes. Ces mêmes délégations ont proposé que compte tenu des résultats de l'étude de l'OCDE, qui devrait être finalisée en avril 2004, le Groupe de travail envisage l'insertion dans les conventions relatives à l'indemnisation une formule qui permettrait de relever automatiquement le montant de la responsabilité du propriétaire du navire lorsqu'un navire-citerne sous-normes était impliqué dans un sinistre, ce qui pénaliserait des normes insuffisantes d'exploitation et d'entretien tout en abaissant la charge financière pesant sur les contributaires du Fonds de 1992.

7.23 La délégation française a présenté le document 92FUND/WGR.3/19/8, visant à réexaminer le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité et le rôle de l'assureur dans le cas de navires en mauvais état. Il a été déclaré que les conventions actuelles sur l'indemnisation agissaient dans un sens opposé aux autres conventions de l'Organisation maritime internationale car loin de favoriser la sélection de navires de qualité et sûrs, elles permettaient, par le biais de la limitation de la responsabilité, de cantonner le risque financier lors de l'emploi de navires sous-normes. La délégation française a rappelé que lors des discussions antérieures du Groupe de travail, il avait été établi qu'il n'existait pas de consensus pour un retour aux dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile permettant de priver le propriétaire du navire du droit de limiter sa responsabilité, ou pour élargir les voies d'action à l'encontre de l'affréteur en cas de

négligence. La délégation française a donc proposé que les Conventions soient modifiées de façon à ce que le coût du dommage par pollution incombe à ceux qui utilisent des navires sous-normes, sans imposer pour autant de charge supplémentaire aux propriétaires de navires qui encourageaient le transport maritime de qualité, et tout en garantissant l'indemnisation rapide des victimes. La délégation française a noté que, selon le régime actuel, l'assureur avait le droit de fermer l'accès à la couverture d'assurance lorsque le propriétaire du navire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité. Cette délégation a proposé deux modifications du régime de responsabilité, la première consistant à faire une exception au droit de limitation du propriétaire lorsque le dommage résulterait de l'état structurel du navire, et la deuxième modification visant à ce que l'assureur continue de fournir la couverture d'assurance nécessaire. La délégation française a estimé que sa proposition de casser le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité était compatible avec l'article V.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Elle a proposé également que le Fonds de 1992 engage de façon systématique des actions en recours contre les affréteurs à la suite de sinistres causés par des navires ayant des défauts structurels.

7.24 La délégation japonaise a présenté le document 92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1 qui comporte des propositions spécifiques pour les cas faisant intervenir le Fonds complémentaire, selon lesquelles le propriétaire du navire assumerait une charge financière supplémentaire par rapport aux limites actuelles en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ce qui contribuerait à promouvoir les transports maritimes de qualité et ainsi à réduire les risques de dommages par pollution. Cette délégation a proposé que si à la suite d'un sinistre causé par un navire sous-normes, le Fonds complémentaire versait des indemnités, le propriétaire de ce navire devrait assumer une responsabilité venant s'ajouter à celle que prévoit la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, soit sur la base d'un montant fixe ou en pourcentage de l'indemnisation payée par le Fonds complémentaire, si cette dernière somme est moins élevée. La délégation japonaise a proposé que l'on modifie la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de façon à imposer cette responsabilité supplémentaire aux propriétaires de navires immatriculés ou affrétés par un réceptionnaire dans un État adhérant au Protocole portant création du Fonds complémentaire. La délégation du Japon a proposé qu'indépendamment de la responsabilité accrue incombant aux propriétaires de navires, les réceptionnaires d'hydrocarbures transportés dans un navire sous-normes, dans un État où un sinistre s'est produit, procèdent à un versement supplémentaire au Fonds complémentaire, premièrement à hauteur d'un montant égal à la responsabilité supplémentaire du propriétaire ou au total de la responsabilité de ce dernier et, deuxièmement, à raison d'un montant calculé en fonction de la part d'hydrocarbures reçus par le réceptionnaire et par rapport au solde net des indemnités versées par le Fonds complémentaire. Cette délégation a proposé que pour éviter les difficultés rencontrées pour définir un navire sous-normes ou les délais relatifs au versement des indemnités en attendant qu'un navire déterminé soit considéré comme répondant ou non aux normes requises, tous les navires au-dessus d'un certain âge, excepté les navires à double coque ou pour lesquels il était attesté qu'ils avaient atteint le niveau 1 ou 2 du système d'évaluation de l'état des navires - CAS, seraient considérés comme étant des navires sous-normes afin qu'une charge financière supplémentaire soit imposée au propriétaire du navire et au réceptionnaire d'hydrocarbures affrétant le navire.

7.25 Le groupe de travail a noté la proposition de l'OCIMF énoncée au paragraphe 5.11 du document 92FUND/WGR.3/19/4, qui vise à modifier le critère définissant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, par exemple en revenant au critère de la faute personnelle prévu en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de façon à garantir la possibilité de casser la limite de responsabilité en cas de défaillance manifeste du propriétaire du navire. Il a été relevé que l'OCIMF avait proposé également que pour éviter les délais relatifs au versement des indemnités en cas de différend entre un propriétaire de navire déterminé et le Fonds de 1992 sur la question de la responsabilité, le Fonds continuerait de verser des indemnités en attendant que le différend soit résolu.

7.26 La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a présenté le document 92FUND/WGR.3/19/10, qui expose les mesures prises par les Clubs concernant les navires sous-normes. Le Groupe de travail a relevé également les renseignements figurant dans le document 92FUND/WGR.3/19/15, où sont décrites les mesures spécifiques prises à cet effet par un Club P&I. Cette délégation a déclaré que l'une des difficultés rencontrées par les Clubs était que les

renseignements relatifs aux inspections des navires, comme celles que les membres de l'OCIMF avaient effectuées, étaient, pour des raisons juridiques, confidentielles. Elle a ajouté que les Clubs étaient en train d'obtenir des conseils juridiques sur le partage des renseignements relatifs aux inspections des navires et proposaient également la création d'un groupe commun de haut niveau de professionnels du secteur, qui pourrait comprendre des représentants de l'OMI et des FIPOL, en vue d'examiner de près les moyens de mettre au point un système transparent d'amélioration des normes des navires. Il a toutefois été fait valoir que l'on ne pouvait pas attendre des Clubs qu'ils contrôlent l'application des normes des navires.

7.27 Le Groupe de travail a pris note des raisons exposées dans le document 92FUND/WGR.3/19/9, soumis par l'International Group of P&I Clubs, concernant les raisons de l'opposition des Clubs à toute modification des dispositions relatives au droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Il a été relevé que les Clubs considéraient que si ce droit du propriétaire était restreint, l'industrie pétrolière participerait très rarement à l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ce que les États risqueraient de juger politiquement inacceptable. Il a été relevé également que selon les Clubs, le système d'indemnisation ne pouvait pas être utilisé pour sanctionner l'opérateur d'un navire sous-normes, compte tenu du fait que les propriétaires de navires contre lesquels un grand nombre de demandes était formé acquittaient déjà des primes plus élevées et que le risque financier de devoir faire face à des demandes importantes incombait de manière aléatoire aux propriétaires de navire et devrait être partagé par l'ensemble de la communauté qu'ils formaient.

7.28 Le Groupe de travail a noté les renseignements figurant dans le document 92FUND/WGR.19/13, présenté par les délégations d'observateurs de la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) et d'INTERTANKO. Il a été relevé que d'après la CIMM et INTERTANKO, à l'avenir les cargaisons particulièrement dangereuses ne pourraient être transportées que dans des navires-citernes à double coque, que les navires à coque simple étaient progressivement éliminés à un rythme accéléré et que les propriétaires de navires-citernes avaient investi près de 100 milliards de dollars des États-Unis dans des navires à double coque depuis le début des années 1990. Il a été noté en outre que de l'avis de ces délégations, c'étaient des mesures de ce genre qui influaient sur la qualité des transports maritimes et non pas les changements apportés au régime de responsabilité, et qu'il ne convenait pas de baisser le seuil permettant de déchoir les propriétaires de navires de leur droit à limiter leur responsabilité pour améliorer la qualité globale des transports maritimes, ce que l'on pouvait mieux atteindre par le biais d'autres conventions internationales.

7.29 Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles souscrivaient totalement aux mesures visant à éliminer les navires sous-normes mais qu'elles n'étaient pas certaines que les conventions relatives à l'indemnisation soient les instruments appropriés en vue de l'amélioration des normes. Elles ont souligné également qu'il existait déjà des réglementations relatives à l'élimination des navires sous-normes et que toute définition du terme 'sous-normes' intégrée dans les conventions sur la responsabilité serait désuète lorsqu'un nouveau traité entrerait en vigueur. Il a été fait valoir en outre que si les réglementations adoptées par l'OMI permettaient aux navires plus anciens de continuer de naviguer, il ne serait pas raisonnable d'augmenter la charge financière qui pesait sur les propriétaires de ce type de navires.

7.30 D'autres délégations ont estimé qu'un relèvement des niveaux de responsabilité pour indemnisation aurait inévitablement pour résultat d'accroître la responsabilité des propriétaires de navires, ce qui entraînerait une diminution du nombre des sinistres de pollution. Il a été avancé que tandis que de nombreux États déployaient des efforts considérables pour éliminer les navires-citernes sous-normes, la ratification généralisée des conventions relatives à l'indemnisation signifiait que le Fonds de 1992 encourrait toujours des risques si ces navires allaient simplement vers d'autres parties du monde. Il a été déclaré également que si les navires-citernes sous-normes continuaient de pouvoir être assurés, les coûts de la pollution demeureraient à la charge des contributaires du Fonds, et qu'il serait préférable de fermer l'accès à l'assurance avant plutôt qu'après la survenance d'un sinistre.

7.31 Un certain nombre de délégations considéraient intéressante la proposition de la délégation française, dont il est question au paragraphe 7.23, mais ont estimé qu'il était nécessaire de préciser davantage ce que l'on entendait par 'normes fixées par les conventions internationales' et comment il était possible de déterminer l'état d'un navire particulier après un sinistre. Une délégation a avancé que la proposition de la délégation française était acceptable si le fardeau de la preuve concernant l'état du navire n'incombait plus au demandeur mais au propriétaire du navire. Plusieurs délégations ont toutefois fait part de leur inquiétude au sujet de la proposition selon laquelle il s'agirait de créer une exception au droit de limitation du propriétaire dès lors que le dommage 'résulterait de l'état du navire', car à leur avis, la portée de cette exception serait ainsi très vague. Plusieurs délégations n'étaient pas certaines que l'exception au droit de limitation du propriétaire du navire proposée par la délégation française soit conforme au texte actuel de l'article V.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et que toute tentative d'invoquer cette exception puisse donner lieu à différentes interprétations de la part des tribunaux nationaux, compromettant ainsi l'application uniforme de la Convention.

7.32 Des délégations représentant le secteur des transports maritimes et celui des assurances ont souligné que la plupart des gros sinistres de pollution comportaient un certain degré de négligence même lorsque les navires en cause étaient d'une qualité irréprochable. Selon ces délégations, il ne serait pas réaliste que les assureurs couvrent une responsabilité illimitée dans ce type de cas.

7.33 Récapitulant les débats, le Président a relevé que certaines délégations avaient souhaité que l'on examine de plus près la possibilité d'envisager la question des transports maritimes sous-normes des hydrocarbures dans le cadre juridique des conventions relatives à l'indemnisation et étaient intéressées par les conclusions de l'étude de l'OCDE. Il a noté que d'autres délégations demeuraient sceptiques quant à relier les questions de l'indemnisation et de la sécurité maritime et avaient estimé que les complications susceptibles d'en découler risquaient de compromettre ce qui était un régime simple et efficace et ainsi de ralentir le processus de paiement des indemnités. Se reportant aux problèmes soulevés par l'International Group of P&I Clubs au sujet du partage des renseignements sur les inspections des navires, le Président a émis l'idée que les gouvernements pourraient peut-être apporter leur aide à cet égard.

7.34 Le Président a déclaré que les documents présentés devraient être retravaillés en vue de la réunion suivante du Groupe de travail. Il a relevé que les propositions formulées par la délégation française avaient suscité un très vif intérêt et que celle-ci avait décidé d'examiner les différents points soulevés par les délégations, afin de produire un texte révisé.

8 <u>Définition du terme 'navire'</u>

8.1 Le Groupe de travail a noté que la définition du terme 'navire' figurant à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était libellée comme suit:

> *"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.*

Examen de la question effectué précédemment

8.2 Le 2ème Groupe de travail intersessions, créé par l'Assemblée à sa 3ème session extraordinaire, tenue en avril/mai 1998, avait conclu qu'un navire à l'état lège relevait de la définition du terme 'navire' figurant à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pendant tout voyage faisant suite au transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants, mais ne relevait pas de cette définition s'il était établi qu'il ne restait à bord aucun résidu de cette cargaison. L'Assemblée du Fonds de 1992 avait fait sienne cette conclusion lors de sa 5ème session, tenue en octobre 2000 (document 92FUND/A.5/28, paragraphe 23.2).

8.3 Au cours des débats du 2ème Groupe de travail intersessions qui ont porté sur la question des navires-citernes à l'état lège, il avait été reconnu que toute décision définitive concernant l'interprétation des Conventions relevait des tribunaux nationaux des États contractants, et que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que toute ambiguïté qui persisterait à propos de la définition du terme 'navire' donnée dans les Conventions de 1992 devrait être examinée par le 3ème Groupe de travail intersessions, dans le cadre de son examen sur le système international d'indemnisation.

8.4 Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa 5ème réunion, la délégation du Royaume-Uni avait proposé une révision de la définition du terme 'navire' énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, en particulier en ce qui concerne le degré d'application de la Convention aux navires-citernes à l'état lège (voir le document 92FUND/WGR.3/14/11).

8.5 Le Groupe de travail a rappelé également que lors de cette même 5ème réunion, il avait envisagé deux options possibles visant à modifier la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, afin de lever l'ambiguïté soulevée, à savoir:

1ère option

Modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aux fins de ce qui suit:

a) un navire-citerne spécialisé (c'est-à-dire un navire-citerne capable de transporter des hydrocarbures persistants et non persistants) est toujours un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et

b) la réserve figurant dans la définition du terme 'navire' s'applique uniquement aux bâtiments et engins capables de transporter des hydrocarbures, y compris des hydrocarbures non persistants, et d'autres cargaisons.

2ème option

Lever l'ambiguïté existante en modifiant l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aux fins d'une application plus efficace de la politique en vigueur du Fonds.

8.6 Il a été rappelé que le Groupe de travail avait approuvé le point de vue selon lequel l'interprétation de la définition du terme 'navire' adoptée par l'Assemblée pourrait poser des problèmes puisque les tribunaux nationaux risquaient de ne pas l'accepter; cependant, selon le Groupe, le Fonds de 1992 devrait continuer d'appliquer cette politique générale tant que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne serait pas révisée à cet égard. Il a de plus été convenu que si l'on devait réviser la Convention, il serait souhaitable de modifier la définition du terme 'navire' de manière à lever toute ambiguïté sur ce point.

Examen de la question à la septième réunion du Groupe de travail

8.7 Le Groupe de travail a examiné deux textes conventionnels aux fins des deux options dont il est question au paragraphe 8.5 ci-dessus, soumises par les délégations de l'Australie *et al* tels qu'exposés dans la section 2 du document 92FUND/WGR.3/19/2, à savoir:

1ère option

'Navire' signifie:

a) tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac persistants ou non persistants en tant que cargaison; et

b) tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac persistants en tant que cargaison ou 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

2ème option

''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~~ transportant effectivement 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.

8.8 Un certain nombre de délégations se sont déclarées favorables à la 2ème option au motif que les conventions relatives à l'indemnisation n'avaient trait qu'aux sinistres mettant en cause des navires transportant des hydrocarbures. Il a été avancé que si la 1ère option était adoptée, les sinistres entraînant le déversement de combustible de soute par les chimiquiers seraient couverts par les conventions, ce qui n'avait jamais été visé au moment de la rédaction des conventions. Il a été avancé également que la 1ère option étendrait la couverture de la convention aux navires-citernes de stockage, ce qui serait en contradiction avec la décision de politique générale prise par l'Assemblée du Fonds de 1992.

8.9 Un certain nombre de délégations ont jugé la 1ère option plus appropriée bien que, pour certaines d'entre elles, la définition telle que libellée dans le document 92FUND/WGR.3/19/2 puisse induire en erreur car il n'était pas possible d'établir clairement si les paragraphes a) et b) devaient s'additionner ou s'ils étaient incompatibles.

8.10 Plusieurs délégations n'étaient pas convaincues de la nécessité de modifier la définition du terme 'navire'.

8.11 Résumant les débats, le Président a déclaré qu'il semblait y avoir une préférence pour la 1ère option mais qu'il était nécessaire de poursuivre le dialogue en vue de parvenir à un consensus sur la portée appropriée de la couverture des conventions, ce qui devrait être lié au transport des hydrocarbures, et qu'il serait ensuite possible d'élaborer une définition pertinente.

9 Procédures d'amendement tacite

9.1 Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa cinquième réunion il avait examiné une proposition de la délégation du Royaume-Uni (document 92FUND/WGR.3/14/13) tendant à modifier la procédure d'amendement tacite prévue dans les Conventions de 1992 de façon à permettre une révision automatique des limites des Conventions selon une formule adéquate qui entraînerait un relèvement automatique. Il a été rappelé que la délégation du Royaume-Uni avait déclaré que les délais prévus selon les procédures actuelles d'acceptation tacite étaient trop longs pour ce qui était de conserver des niveaux réalistes d'indemnisation et également du point de vue des contributaires du Fonds, qui préféraient des relèvements des limites réguliers et modestes plutôt que peu fréquents et importants.

9.2 Le Groupe de travail a examiné la proposition des délégations de l'Australie *et al* visant à modifier les procédures d'amendement tacite, présentée à la section 3 du document 92FUND/WGR.3/19/2, qui envisage une révision automatique des limites plus régulière, conformément à la procédure d'acceptation tacite figurant dans la Convention de Montréal (1999) pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, qui prévoit une révision tous les cinq ans des limites de responsabilité énoncées dans cette Convention. Il a été relevé que ces révisions en vertu de la Convention de Montréal étaient effectuées compte tenu d'un coefficient pour inflation fondé sur la moyenne des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composaient le droit de tirage spécial, à savoir le dollar des États-Unis, la livre sterling, le yen japonais et l'euro. Il a été noté également que toute révision de ce type prenait effet six mois après sa notification aux États parties sauf si dans les trois mois suivant cette notification, une majorité des États parties notifiait

sa désapprobation.

9.3 Le Groupe de travail a examiné également une proposition des délégations de l'Australie, du Canada, de la Fédération de Russie, de la France, de l'Italie, de la Nouvelle-Zélande, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, exposée dans la section 4 du document 92FUND/WGR.3/19/2, selon laquelle il conviendrait de recourir à la procédure d'acceptation tacite également pour examiner d'autres questions, comme l'adoption de modifications administratives qui permettraient d'améliorer le fonctionnement du Fonds de 1992 ou de résoudre les problèmes relatifs au fonctionnement du Fonds de 1992. Il a été relevé que selon ces délégations, ces procédures devraient être limitées aux articles de la Convention du Fonds de 1992 qui portaient sur des questions essentiellement techniques, par exemple l'article 18 (fonctions de l'Assemblée), l'article 20 (quorum) et l'article 29 (fonctions de l'Administrateur).

9.4 Un très grand nombre de délégations ont appuyé la proposition de modifier les procédures en vue de relever les limites prévues par la Convention et ainsi permettre des changements plus modestes et à intervalles plus courts de façon à ce que l'on puisse ajuster les limites en fonction de l'inflation et protéger propriétaires et contributaires du Fonds de relèvements peu fréquents mais importants. Plusieurs délégations étaient favorables à l'approche adoptée dans la Convention de Montréal, 1999, qui stipulait le mode de révision des limites, ce qui évitait d'avoir à recourir à des décisions de politique générale. D'autres délégations considéraient plus approprié de suivre une procédure analogue à celle qui figurait à l'article 24 du Protocole portant création du Fonds complémentaire, modelée sur l'article 33 des clauses finales de la Convention de 1992 portant création du Fonds mais avec des délais considérablement plus courts pour les différentes mesures aboutissant à ces relèvements.

9.5 Résumant les débats, le Président a conclu que la proposition de modifier la procédure d'amendement tacite pour permettre de relever les limites plus souvent mais de façon plus limitée avait été largement soutenue et que la Convention de Montréal pourrait peut-être fournir un modèle approprié en vue d'un système plus automatique de relèvement des limites.

9.6 Un certain nombre de délégations ont déclaré que la proposition visant à adopter les procédures d'amendement tacite pour les questions administratives méritait un complément d'examen mais qu'il fallait veiller à ce que toute modification à cet égard soit compatible avec le droit international. Il a été fait valoir que la procédure d'amendement tacite avait été mise au point comme un moyen novateur de garantir qu'il serait possible de tenir compte dans le cadre des traités internationaux des effets de l'inflation sur les coûts et les progrès technologiques. Il a été souligné que si l'on étendait la procédure d'amendement tacite aux questions administratives, cela pourrait avoir des conséquences sur la structure des Fonds. Plusieurs délégations ont estimé que tout élargissement du champ d'application des procédures d'amendement tacite pourrait entraîner des changements défavorables dans les relations entre les États Membres.

9.7 Quelques délégations ont fait référence au problème spécifique auquel les organes directeurs du Fonds de 1992 ont déjà eu à faire face en tentant de réunir un quorum, et qui deviendrait probablement de plus en plus important à mesure qu'un plus grand nombre d'États adhéreraient au Fonds. Selon ces délégations, il était nécessaire de pondérer l'intérêt présenté par les organes directeurs, à savoir de conserver leur caractère véritablement international tout en veillant à ce qu'ils ne soient pas paralysés faute de quorum. Une délégation a émis l'idée que la procédure d'amendement tacite n'était pas la manière appropriée de traiter la question du quorum parce que les modifications pourraient ne pas intervenir de façon suffisamment opportune pour suivre le rythme de l'accroissement du nombre des membres du Fonds. Elle a ajouté que ce problème spécifique concernant le quorum nécessitait une solution particulière.

9.8 Résumant les débats, le Président a déclaré que les articles 18 et 29 portaient sur des particularités constitutionnelles de la Convention de 1992 portant création du Fonds et qu'il semblait y avoir une certaine difficulté au sein du Groupe de travail en ce qui concerne l'application des procédures d'amendement tacite à ces particularités. Le Président a relevé toutefois que la question du quorum (article 20) était importante, notamment si l'absence de quorum devait empêcher le Fonds de traiter d'un grave sinistre de pollution, et que cette question méritait donc

un complément d'examen pour permettre de parvenir à une solution durable.

10 Amélioration du système de contributions

10.1 Le Groupe de travail a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/WGR.3/19/5 de la délégation des Pays-Bas et dans le document 92FUND/WGR.3/19/16 présenté par la délégation d'observateurs de la Fédération européenne des stockistes indépendants (FETSA), visant à améliorer le système de contributions du Fonds de 1992 de façon à prendre en compte le problème spécifique que connaissent les sociétés de stockage qui n'avaient pas d'autre intérêt dans les hydrocarbures reçus que celui de les stocker temporairement mais avaient des difficultés pour répercuter sur leur mandant le coût de toute contribution due après un sinistre et devaient donc prendre à leur charge cette contribution au Fonds de 1992.

10.2 Ces délégations ont émis l'idée que les problèmes rencontrés par les sociétés de stockage indépendantes pourraient s'aggraver avec l'adoption du Protocole relatif au Fonds complémentaire, en raison d'une augmentation considérable des contributions qui pourraient être requises pour ce Fonds. Le Groupe de travail a relevé que la délégation des Pays-Bas avait proposé d'insérer dans une version révisée de la Convention de 1992 portant création du Fonds deux dispositions de la Convention SNPD, de 1996, l'une relative à la notion de 'réceptionnaire' et, l'autre, à la définition d''hydrocarbures donnant lieu à contribution'. Le Groupe de travail a relevé que la délégation des Pays-Bas avait présenté des propositions concrètes tendant à modifier à cet effet l'article 1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

10.3 Il a été noté que la première proposition des Pays-Bas permettrait aux sociétés de stockage, dans certaines conditions, de répercuter sur leur mandant le coût des contributions sous réserve que celui-ci se trouve dans un État partie à la Convention portant création du Fonds. Il a été relevé également que selon la deuxième proposition, les hydrocarbures transbordés d'un navire sur un autre navire directement ou par un port ou un terminal au cours du transport entre le port de chargement initial et le port de destination finale, seraient considérés comme des hydrocarbures donnant lieu à contribution uniquement au titre de leur réception au lieu de destination finale.

10.4 Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués par FETSA concernant les changements survenus dans le secteur du stockage, en particulier la nature de sa base de clients, à présent composée principalement de mandants importants et opérant à l'échelle internationale. Il a été noté que, selon la délégation des Pays-Bas et FETSA, un réaménagement du dispositif de financement tel que proposé par la délégation des Pays-Bas n'aurait aucun effet sur le volume de la cargaison donnant lieu à contribution qui est reçue ou sur le prélèvement des contributions au Fonds de 1992.

10.5 Il a été rappelé que la question de l'amélioration du système de contributions avait été précédemment examinée au sein des FIPOL, très récemment par le Groupe de travail lors de sa cinquième réunion (document 92FUND/A/ES.7/6, section 8).

10.6 Faute de temps, la proposition de la délégation des Pays-Bas n'a pas été abordée. Il a donc été convenu de l'examiner en priorité lors de la prochaine réunion du Groupe de travail.

11 Suite des travaux du Groupe de travail

11.1 Le Groupe de travail a relevé que, faute de temps, il n'avait pas été possible de débattre des questions ci-après qui avaient été exposées dans les documents présentés à cette réunion, en particulier:

a) l'amélioration du système de contributions (documents 92FUND/WGR.3/19/5 et 92FUND/WGR.3/19/16);

b) la soumission des rapports sur les hydrocarbures et paiement des contributions (document 92FUND/WGR.3/19/2, section 5);

c) l'assurance obligatoire pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison (document 92FUND/WGR.3/19/2, section 6);

d) la fusion de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds en une seule convention (document 92FUND/WGR.3/19/2, section 7);

e) la suppression du délai de prescription de six ans prévu dans les Conventions de 1992 (document 92FUND/WGR.3/19/6);

f) le droit d'accès minimum au Fonds (document 92FUND/WGR.3/19/11, section 3.2).

11.2 Le Groupe de travail a souscrit à la proposition du Président visant à reporter les discussions sur ces questions à la prochaine réunion du Groupe de travail, prévue pour la semaine du 24 mai 2004, et à les examiner en priorité lors de cette réunion.

11.3 Le Président a relevé que les résultats de deux études pertinentes devraient avoir été communiqués à la date de la prochaine réunion, à savoir l'étude de l'Administrateur sur le coût des déversements et celle de l'OCDE sur les navires sous-normes.

11.4 Le Président a indiqué qu'à son avis les délégations devraient sérieusement étudier de près trois domaines avant la prochaine réunion, à savoir:

a) les questions relatives à l'ensemble du dispositif d'indemnisation, pour lesquelles les délégations devraient travailler conjointement de façon à réduire le nombre des options actuelles de six à deux et à proposer des textes conventionnels appropriés;

b) les modifications éventuelles des Conventions de 1992 visant à décourager le transport sous-normes des hydrocarbures, au sujet desquelles les délégations devraient étudier de manière approfondie les différentes possibilités afin de formuler des propositions de textes conventionnels, sous réserve qu'elles ne soient pas au détriment des demandeurs; et

c) les propositions de dispositifs volontaires sur le partage du coût des déversements d'hydrocarbures, qui pourraient peut-être comprendre des propositions portant sur le transport sous-normes des hydrocarbures.

11.5 Le Président a noté que les deux premières questions concernaient les délégations gouvernementales et, la troisième, les délégations de professionnels du secteur.

11.6 Le Groupe de travail a approuvé la proposition du Président visant à inclure les questions ci-après à l'ordre du jour de la prochaine réunion:

a) les questions en suspens énumérées au paragraphe 11.1;

b) des propositions plus précises, de préférence sous forme de textes conventionnels, pour l'ensemble du programme d'indemnisation, indiquant la façon dont tout régime révisé fonctionnerait par rapport au régime existant en vertu des Conventions de 1992;

c) des propositions concrètes, sous la forme de textes conventionnels, sur la question des transports maritimes sous-normes;

d) des propositions des délégations de professionnels du secteur en vue de dispositifs volontaires pour traiter les questions du partage des coûts des déversements d'hydrocarbures et du transport maritime sous-normes des hydrocarbures.

11.7 Le Président a fait valoir qu'une grande proportion des documents présentés à cette réunion du Groupe de travail avaient été soumis après le délai de trois semaines fixé par l'Assemblée à sa

session d'octobre 2002 et que, pour permettre aux délégations de se préparer en vue des réunions et afin que les discussions soient fructueuses, il était essentiel que les documents soient reçus en temps utile pour que le Secrétariat puisse les distribuer dans toutes les langues de travail du Fonds de 1992.

11.8 Un certain nombre de délégations ont estimé que les auteurs des documents devraient veiller à respecter le délai fixé pour leur soumission. Toutefois, il a été reconnu que malgré la nécessité de présenter des textes conventionnels, cela ne serait peut-être pas possible étant donné le bref intervalle entre les réunions de février et de mai 2004.

11.9 Il a été relevé que l'Administrateur avait l'intention d'organiser des sessions du Comité exécutif du Fonds de 1992 et du Conseil d'administration du Fonds de 1971 durant la semaine du 24 mai 2004 pour examiner les questions liées au sinistres, ainsi qu'une réunion extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992 pour traiter des préparatifs de l'entrée en vigueur du Protocole 2003 portant création du Fonds complémentaire.

11.10 Certaines délégations ont déclaré qu'il conviendrait de prévoir suffisamment de temps au cours de la semaine du 24 mai pour la réunion du Groupe de travail. Ces délégations ont relevé que du fait de l'examen des questions urgentes qui se rapportaient aux sinistres, il avait fallu écourter le temps imparti pour cette réunion de février du Groupe de travail et il n'avait donc pas été possible d'examiner tous les documents qui avaient été soumis, et que cela avait également été le cas lors de réunions précédentes du Groupe de travail.

11.11 La possibilité éventuelle de tenir une réunion supplémentaire du Groupe de travail plus tard dans le courant de 2004 a été évoquée. Il a été jugé qu'il ne serait pas pratique de tenir ce genre de réunion avant l'été et qu'il n'y aurait pas suffisamment de temps à cette fin au cours des sessions des organes directeurs des Fonds prévue pour octobre 2004. L'idée a été émise que selon la date d'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire, une réunion supplémentaire du Groupe de travail pourrait peut-être se tenir plus tard dans l'année conjointement avec la première Assemblée du Fonds complémentaire, ce qui devrait avoir lieu dans les 30 jours à compter de la date d'entrée en vigueur du Protocole.

11.12 De plus, l'on s'est interrogé sur la possibilité pour le Groupe de travail de se réunir en même temps que les organes directeurs et parallèlement avec eux. Il a toutefois été considéré de manière générale que cela créerait de graves problèmes pour un certain nombre de délégations.

11.13 Une délégation a proposé que l'Administrateur prépare un questionnaire à l'attention des gouvernements et des délégations d'observateurs pour permettre de cerner les modifications des Conventions de 1992 jugées souhaitables, procédure fréquemment utilisée dans d'autres organisations. Le Groupe de travail a cependant estimé que cela ne serait pas réalisable à ce stade.