



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

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL  
INTERSESSIONS  
Point 2 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.3/22/16  
14 mai 2004  
Original: ANGLAIS

## EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

### INSTAURATION D'UN MÉCANISME DE PROMOTION DE LA QUALITÉ DES TRANSPORTS MARITIMES

Document de discussion

**Soumis par le Japon**

<b>Résumé:</b>	On trouvera dans le présent document une proposition contenant un projet de texte conventionnel accompagné d'explications qui visent à promouvoir la qualité des transports maritimes grâce au recours à un système de mesures de dissuasion.
<b>Document connexe:</b>	92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1
<b>Mesures à prendre:</b>	Voir la section 4.

### **1 Introduction**

- 1.1 Le Japon est d'avis qu'il est extrêmement important de dissuader d'utiliser des navires sous-normes comme moyen de transport des hydrocarbures afin de prévenir et de limiter les accidents de navires-citernes qui provoquent des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- 1.2 L'an dernier, lors de la Conférence diplomatique pendant laquelle a été adopté le Protocole portant création du Fonds complémentaire, nous avons constaté que par suite des réactions à caractère social massives contre les sinistres qui provoquent une pollution de grande ampleur tels que ceux du *Nakhodka*, de l'*Erika* et du *Prestige*, il est devenu prioritaire d'étudier la mise en place d'autres moyens pour dédommager les victimes en laissant de côté la discussion sur les problèmes légaux que pose la prise en compte dans le Fonds complémentaire de la responsabilité des propriétaires immatriculés.
- 1.3 Ces sinistres de grande ampleur ont été causés par des navires ne respectant pas les normes. Une des caractéristiques qu'ils ont en commun est leur âge. Aussi se dégage-t-il maintenant au sein de la communauté internationale un large consensus sur le besoin de mettre en place un mécanisme efficace pour décourager l'utilisation des navires d'une certaine catégorie.

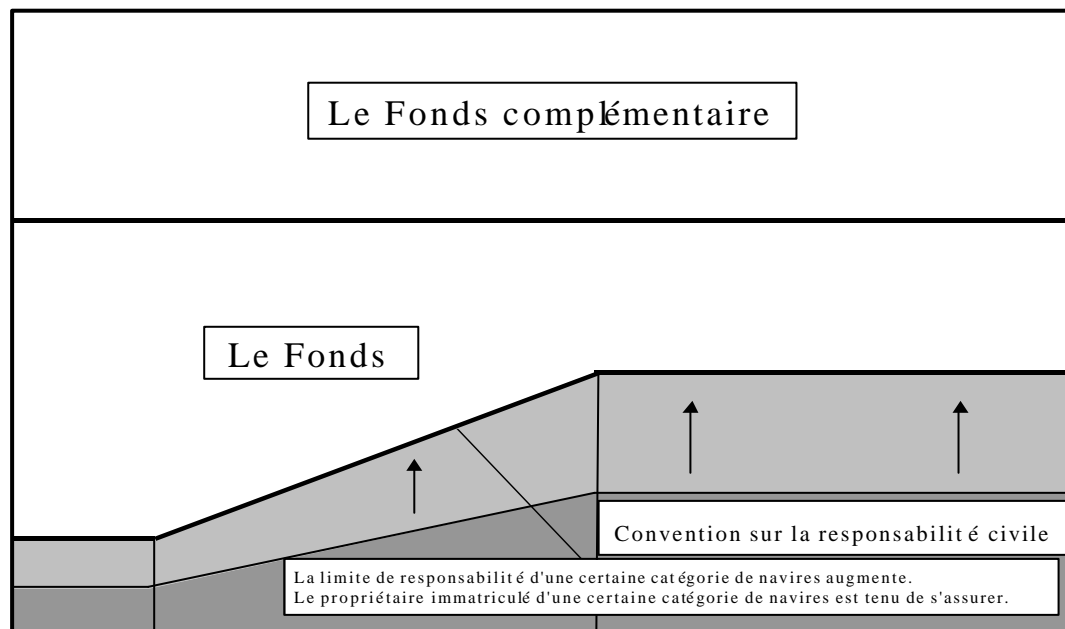
- 1.4 Une fois pris conscience de cette nécessité, il est raisonnable de dire qu'il est prioritaire de tout faire pour décourager l'utilisation des navires sous-normes. Pour assurer une réalisation efficace et économique de cet objectif il convient d'appliquer non seulement les règles de sécurité des navires-citernes mais également un régime de responsabilité/indemnisation.
- 1.5 C'est ce qui sous-tendait déjà la proposition japonaise de février 2004 visant à imposer une certaine responsabilité supplémentaire aux propriétaires immatriculés de navires sous-normes et une certaine responsabilité en matière de contribution aux réceptionnaires des hydrocarbures transportés par des navires sous-normes (document 92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1).
- 1.6 À la dernière session du Groupe de travail, le Président a indiqué dans son résumé que le document devrait être revu lors de la prochaine réunion du Groupe. Le Japon propose ici un mécanisme dont l'objectif, à notre avis, appelle plus clairement un examen au sein du Groupe de travail.

## 2 Proposition japonaise

- 2.1 Le Japon propose un mécanisme permettant de dissuader les propriétaires immatriculés et les réceptionnaires d'hydrocarbures d'utiliser « une certaine catégorie de navires » pour le transport des hydrocarbures par mer. (Voir à la section 3 la définition de l'expression « une certaine catégorie de navires ».)
- 2.2 Le projet de texte proposé par le Japon se lit comme suit :

[Option 1]

*Le schéma ci-dessous ne vise qu'à illustrer notre proposition.*



La définition d'une « certaine catégorie de navires » à étudier.

### **Texte de la Convention sur la responsabilité civile**

Nouvelle disposition à ajouter à l'article I

« Une certaine catégorie de navires » signifie -----

Le paragraphe 1 de l'article V de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est remplacé par le texte suivant:

*1 Le propriétaire d'un navire n'appartenant pas à une certaine catégorie de navires est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:*

- a) 4 510 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités;*
- b) pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 631 unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa a);*

*étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 89 770 000 unités de compte.*

***1 bis***

***Le propriétaire d'un navire appartenant à une certaine catégorie de navires est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:***

- a. [ ] unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités;*
- b. pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, [ ] unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa a);*

*étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder [ ] unités de compte.*

Article VII, paragraphes 8 et 12

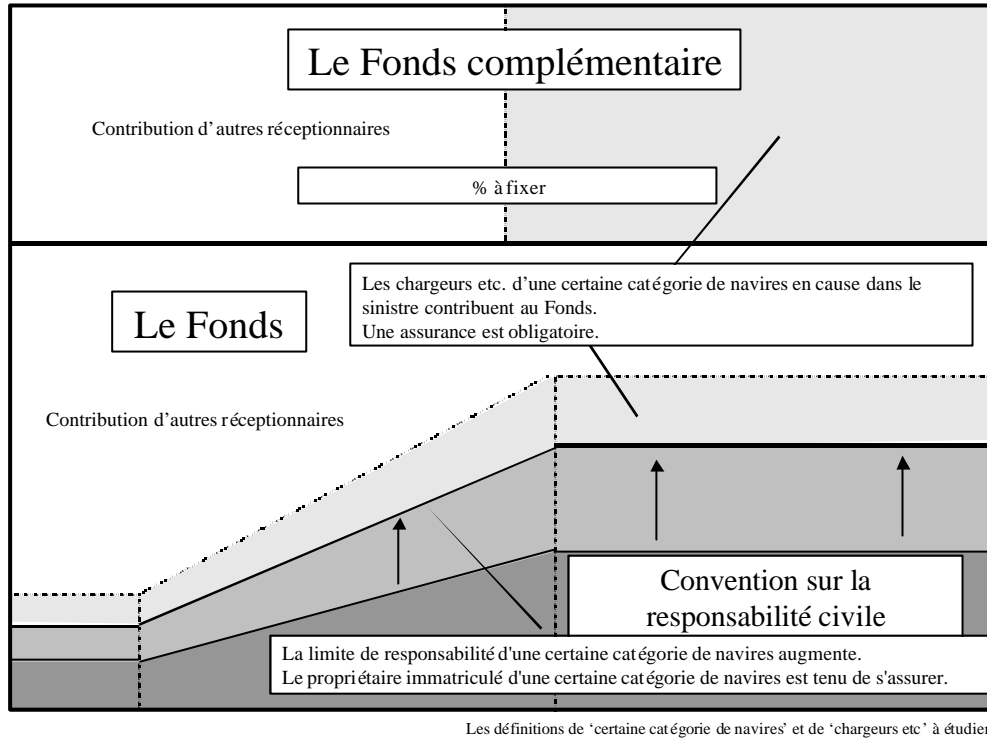
Les références au paragraphe 1 doivent être corrigées pour se lire « paragraphes 1 et 1 bis ».

[Explications de l'option 1]

- 2.3 Le Japon est d'avis qu'il est crucial, pour prévenir et empêcher les sinistres de grande ampleur dus à la pollution par les hydrocarbures provoqués par des navires-citernes, de mettre en place un système décourageant le transport des hydrocarbures par une certaine catégorie de navires. À cette fin, une des mesures les plus efficaces consiste à relever la limite de responsabilité des propriétaires immatriculés d'une certaine catégorie de navires.
- 2.4 L'option 1 propose de relever, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la limite de responsabilité imposée aux propriétaires immatriculés d'une certaine catégorie de navires. La limite de responsabilité doit être relevée à un niveau suffisant pour décourager le transport d'hydrocarbures à bord d'une certaine catégorie de navires et doit être fixée par une conférence diplomatique.
- 2.5 La mise en place de ce mécanisme découragera l'utilisation d'une certaine catégorie de navires ce qui permettra de prévenir et d'empêcher des sinistres de grande ampleur. Cette mesure permettra également de réduire au minimum le versement d'indemnités par le Fonds complémentaire et le versement de contributions à ce Fonds qui se veut un filet de sécurité en matière de dédommagement des victimes des sinistres de grande ampleur.

[Option 2]

Le schéma ci-dessous ne vise qu'à illustrer notre proposition.



## Texte de la Convention sur la responsabilité civile

### Nouvelle disposition à ajouter à l'article I

« Une certaine catégorie de navires » signifie -----

Le paragraphe 1 de l'article V de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est remplacé par le texte suivant:

*1 Le propriétaire d'un navire n'appartenant pas à une certaine catégorie de navires est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:*

- a) *4 510 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5 000 unités;*
- b) *pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 631 unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa a);*

*étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 89 770 000 unités de compte.*

*1 bis*

*Le propriétaire d'un navire appartenant à une certaine catégorie de navires est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:*

- a) *[ ] unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5000 unités;*
- b) *pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, [ ] unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa a);*

*étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder [ ] unités de compte.*

Article VII, paragraphes 8 et 12

Les références au paragraphe 1 doivent être corrigées pour se lire « paragraphes 1 et 1 bis ».

**Convention portant création du Fonds**

Article premier, paragraphe 2

Il y a lieu d'ajouter une référence à la définition d'une « certaine catégorie de navires ».

La définition suivante doit être ajoutée à l'article premier:

*« Chargeurs etc. » signifie ----*

L'article 12, paragraphe 2 de la Convention de 1992 portant création du Fonds est remplacé par le texte suivant:

2 *L'Assemblée arrête le montant total des contributions à percevoir. L'Administrateur, se fondant sur la décision de l'Assemblée et sous réserve des dispositions du paragraphe 2 bis, calcule, pour chacun des États contractants, le montant de la contribution annuelle de chaque personne visée à l'article 10:*

- a) *dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1i), alinéas a) et b), sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus dans un État contractant par cette personne pendant l'année civile précédente; et*
- b) *dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1i), alinéa c), du présent article, sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par cette personne au cours de l'année civile précédant celle où s'est produit l'événement considéré, si cet État est Partie à la Convention à la date à laquelle est survenu l'événement.*

*2 bis*

*Si le Fonds, lors d'un sinistre mettant en cause une certaine catégorie de navires, effectue des versements pour régler les sommes dues en application de l'article 4, y compris le remboursement des prêts contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses obligations, l'Administrateur calcule le montant des contributions comme suit:*

- a) *un nombre d'unités de compte allant jusqu'à [ ] est versé à titre de contribution par les chargeurs etc. d'une certaine catégorie de navires;*

- b) *le montant total des paiements dépassant le montant payable en vertu de l'alinéa a) ci-dessus est versé par chacune des personnes visées à l'article 10 sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par cette personne au cours de l'année civile précédant celle où s'est produit l'événement considéré.*

La disposition ci-après est ajoutée à la Convention de 1992 portant création du Fonds :

**Article Y**

*Les chargeurs etc. d'une certaine catégorie de navires sont tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière telle que cautionnements bancaires ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant suffisant pour couvrir leur responsabilité en vue du paiement des contributions prévues par la présente Convention.*

Protocole portant création du Fonds complémentaire

L'article 11, paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

2 *L'Assemblée arrête le montant total des contributions à percevoir. L'Administrateur du Fonds complémentaire, se fondant sur la décision de l'Assemblée et sous réserve des dispositions du paragraphe 2 bis, calcule, pour chacun des États contractants, le montant de la contribution annuelle de chaque personne visée à l'article 10:*

- a) *dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1i), alinéa a), sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus dans un Etat contractant par cette personne pendant l'année civile précédente, et*
- b) *dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1i), alinéa b), sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par cette personne au cours de l'année civile précédant celle où s'est produit l'événement considéré, si cet Etat est un État contractant au présent Protocole à la date à laquelle est survenu l'événement.*

**2 bis**

*Si le Fonds, lors d'un sinistre mettant en cause une certaine catégorie de navires, effectue des versements pour régler les sommes dues en application de l'article 4, y compris le remboursement des prêts contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses obligations, l'Administrateur calcule le montant des contributions comme suit :*

- a) *[ ] % des contributions sont versés par les chargeurs etc. d'une certaine catégorie de navires;*
- b) *le montant total des contributions autres que celles visées aux alinéas a) et b) ci-dessus est versé par chacune des personnes visées à l'article 10 sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par cette personne au cours de l'année civile précédant celle où s'est produit l'événement considéré.*

La disposition ci-après est ajoutée au Protocole portant création du Fonds complémentaire:

### **Article Z**

*Les chargeurs etc. d'une certaine catégorie de navires sont tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière telle que cautionnements bancaires ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant suffisant pour couvrir leur responsabilité en vue du paiement des contributions prévues par le présent Protocole.*

[Explication de l'option 2]

- 2.6 Le Japon est d'avis qu'imposer une nouvelle charge financière aux personnes transportant des hydrocarbures à bord d'une certaine catégorie de navires autres que le propriétaire immatriculé (ci-après dénommé « les chargeurs etc. ») contribuera à mettre en place des mesures plus efficaces pour décourager le transport d'hydrocarbures à bord d'une certaine catégorie de navires.
- 2.7 Dans le présent document, nous proposons un mécanisme visant à imposer aux chargeurs etc. l'obligation de verser des contributions au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire.
- 2.8 En vertu de ce mécanisme, les chargeurs etc. s'abstiendront de transporter des hydrocarbures à bord d'une certaine catégorie de navires afin d'éviter de risquer de devoir payer des contributions. Cette mesure vise à décourager l'utilisation d'une certaine catégorie de navires. L'utilisation moindre d'une certaine catégorie de navires réduira le nombre d'accidents de navires-citernes qui provoquent des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- 2.9 En instaurant ce mécanisme, on découragera l'utilisation d'une certaine catégorie de navires et l'on parviendra à prévenir et empêcher des sinistres de grande ampleur. De plus, comme dans l'option 1, cette mesure réduira au minimum les versements d'indemnités et de contributions au Fonds complémentaire créé en tant que filet de sécurité en matière de dédommagement des victimes des sinistres de grande ampleur. D'autre part, la charge des contributions incombant aux réceptionnaires d'hydrocarbures sera allégée dans la mesure où les chargeurs etc. verseront une part de ces contributions.
- 2.10 Toutefois, l'utilisation de ce mécanisme peut soulever certaines questions (par exemple la possibilité pratique d'identifier les chargeurs etc.) qui appellent un complément d'examen compte tenu de la pratique du transport des hydrocarbures par voie maritime et qui appellent donc un complément d'étude à la présente session et aux futures sessions du Groupe de travail.

### **3 Définition d'une certaine catégorie de navires**

- 3.1 On a fait observer qu'il n'existait pas à ce stade de définition claire de l'expression « navires sous-normes ». Comme autre dénomination (semblable mais pas identique à celle de "navires sous-normes"), le Japon propose une nouvelle expression: « une certaine catégorie de navires ». Pour la définir, il convient d'utiliser un critère objectif tiré des caractéristiques des navires mis en cause dans les sinistres de grande ampleur survenus dans le passé. Les mécanismes décrits ci-dessus s'appliquent à cette « certaine catégorie de navires ».
- 3.2 La définition d'une « certaine catégorie de navires » doit être rédigée avec prudence car son applicabilité décidera de la portée des mécanismes décrits ci-dessus. Le Japon est d'avis que cette définition doit être élaborée à partir des observations formulées par les autres États Membres.
- 3.3 Le Japon pense également que cette définition doit être assez claire pour influencer sur la décision des personnes concernées en faisant l'effet d'une mesure de dissuasion. À cette fin, on pourrait par exemple penser à « un navire de plus de [ ] ans, à moins qu'il ne s'agisse d'un navire à double coque ou qu'il soit certifié que ce navire a atteint le niveau 1 ou 2 du système d'évaluation de l'état

des navires ». Si la définition repose sur un critère ambigu, tous les intéressés souffriront de son manque de prévisibilité, et plus particulièrement de l'inégalité de son application entre les États Membres de sorte qu'il ne sera pas possible d'assurer un traitement égal des victimes. La définition devrait donc faire appel à un critère clair, suffisant pour établir une distinction entre les navires auxquels les mécanismes s'appliqueraient et ceux auxquels ils ne s'appliqueraient pas.

**4 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre**

Le Groupe de travail est invité à examiner les options présentées dans le présent document.

---