



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.3/22/6
6 mai 2004
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

ASSURANCE OBLIGATOIRE POUR LES NAVIRES TRANSPORTANT UNE
CARGAISON D'HYDROCARBURES INFÉRIEURE À LA LIMITE ACTUELLE
DE 2 000 TONNES D'HYDROCARBURES EN TANT QUE CARGAISON ET
SON APPLICATION

Document présenté par l'Australie, le Canada, l'Italie, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni

Résumé:

La 7^{ème} réunion du 3^{ème} Groupe de travail intersessions a examiné des propositions visant à modifier le régime international d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures. Dans le document 92FUND/WGR.3/19/2, soumis à cette réunion, a été présentée une proposition d'assurance obligatoire pour les navires transportant une cargaison d'hydrocarbures inférieure à la limite actuelle de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison.

Est également proposée une petite modification visant à étendre cette obligation à la zone visée à l'article II de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le présent document présente un texte conventionnel avec une note explicative accompagnant cette proposition.

Documents connexes: 92FUND/WGR.3/19/2

Mesures à prendre: Voir la section 2

1 Introduction

- 1.1 Nous souscrivons à la proposition soumise à des réunions précédentes du Groupe de travail selon laquelle tous les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, quel qu'en soit le volume, devraient être tenus de souscrire une assurance. Tel qu'il est rédigé actuellement, l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne requiert en aucun cas que les

propriétaires de navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison soient tenus de souscrire une assurance pour couvrir leur responsabilité pour les dommages par pollution. Les sinistres comme ceux du *Prestige*, de l'*Erika* et du *Nakhodka* ont montré les importants dommages que peuvent causer les déversements de quantités relativement faibles d'hydrocarbures lourds.

- 1.2 Nous proposons que tous les navires régis en vertu du régime de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui transportent des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison soient tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière, comme les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison sont actuellement tenus de le faire en vertu de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cela entraînerait deux petites modifications de cet article de la Convention.
- 1.3 À l'époque de l'adoption de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les installations situées au large des côtes étaient généralement situées dans la mer territoriale. Dans les conditions d'exploitation actuelles, la prospection pétrolière et la production de pétrole se sont déplacées de plus en plus loin au large des côtes dans des zones situées dans la zone économique exclusive (ZEE).
- 1.4 Nous proposons de tenir compte de cette zone d'exploitation élargie en modifiant l'article VII, paragraphe 11, de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile afin d'exiger que les navires qui entrent dans ses ports ou qui arrivent dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale, dans une ZEE ou plus généralement dans une zone visée à l'article II, paragraphe a), ou qui les quittent soient munis de l'assurance demandée.

Assurance obligatoire pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et son application: modifications de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile

L'article VII, paragraphe 1 est modifié comme suit:

« *Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant ~~plus de 2 000 tonnes d'~~[des] hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.* »

L'article VII, paragraphe 11 est modifié comme suit :

Soit:

« *Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte **ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes placées sous sa juridiction ou qui les quitte**, s'il transporte effectivement ~~plus de 2 000 tonnes d'~~[des] hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.* »

soit

« *Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte **ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans la zone visée à l'article II, paragraphe a), ou qui les***

quitte, s'il transporte effectivement ~~plus de 2 000 tonnes d'~~[des] hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. »

- 1.5 Nous reconnaissons qu'un certain nombre de sinistres se rapportent à des navires transportant moins de 2000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison et que c'est le Fonds qui a assumé directement les conséquences de ces sinistres, par exemple dans le cas des sinistres de l'*Osung N°3*, du *Milad 1* et du *Vistabella*. Nous ne considérons pas que les régimes d'indemnisation devraient donner aux propriétaires de navires la possibilité de choisir de ne pas souscrire d'assurance pour couvrir leur responsabilité en vertu de la Convention, possibilité qui effectivement créerait un écart quant à la garantie financière du propriétaire du navire couverte ultérieurement par le Fonds.

2 **Recommandation**

Nous recommandons que le Groupe de travail examine la présente proposition dans le cadre de l'examen du système.
