



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.3/22/9
6 mai 2004
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

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

Résumé:

La 7ème réunion du 3ème Groupe de travail intersessions a examiné des propositions visant à modifier le régime international d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures.

La réunion s'est achevée sur une demande adressée aux délégations intéressées de soumettre à la 8ème réunion des propositions intégrées assorties d'un texte conventionnel s'y rattachant ou des principes abordés par un texte conventionnel afin de centrer les débats sur un nombre limité d'options. Le présent document présente un texte conventionnel, assorti de notes explicatives, présentant des options visant à modifier la responsabilité des propriétaires de navires.

Document connexe:

92FUND/WGR.3/19/1

Mesures à prendre:

Voir section 4

1 Introduction

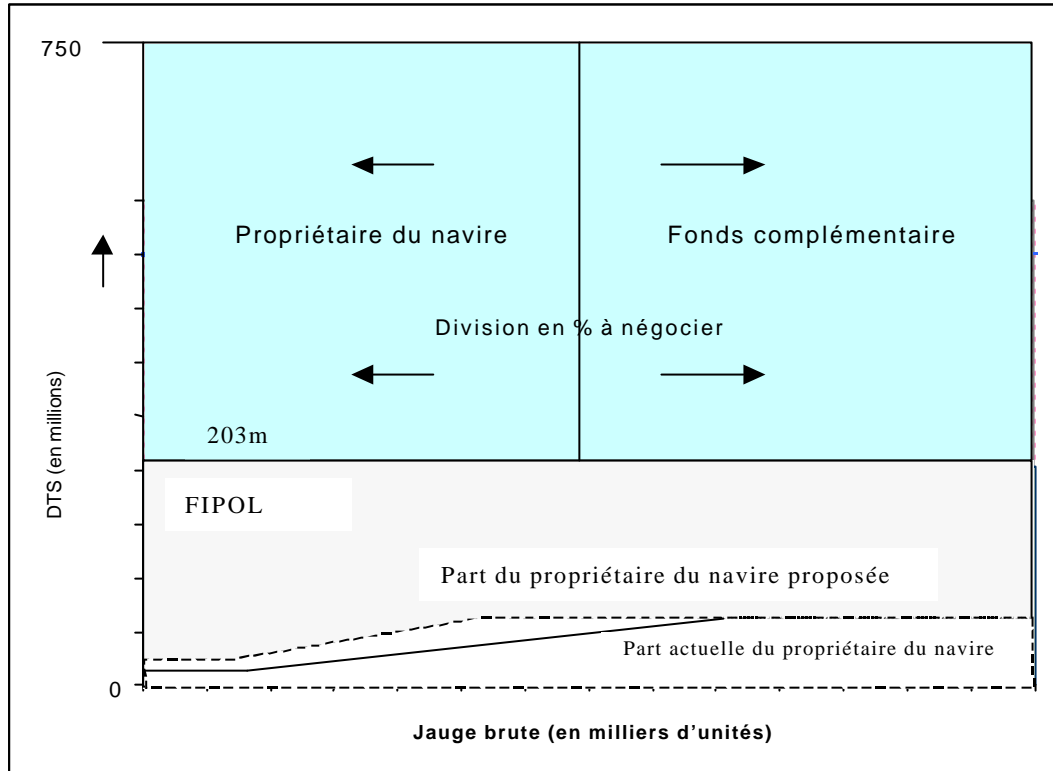
- 1.1 La 7ème réunion du Groupe de travail a examiné divers amendements à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds insistant particulièrement sur l'équilibre de la responsabilité financière entre le propriétaire du navire et les contributeurs.
- 1.2 L'élan qui animait le Groupe de travail était suffisant pour lui permettre de poursuivre les discussions entre les sessions et de convoquer une autre réunion du Groupe en mai 2004. Cela s'inscrit dans la continuité du respect des termes de la Résolution adoptée lors de la Conférence

diplomatique relative au Protocole portant création du Fonds complémentaire selon lesquels il convient d'examiner les améliorations à apporter aux Conventions de 1992 et d'accorder un haut degré de priorité aux travaux relatifs à cet examen.

- 1.3 Les questions clés à examiner sont indéniablement l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires et le transport d'hydrocarbures ne répondant pas aux normes requises. La 7^{ème} réunion du Groupe de travail a examiné quatre documents renfermant diverses propositions de modifications de la responsabilité des propriétaires de navires.
- 1.4 Les auteurs de chacun de ces documents ont présenté des propositions en partant du principe que celles-ci ne concerneraient ni ne léseraient les demandeurs cherchant à obtenir une indemnisation en cas de dommage par pollution en vertu du système existant. Les co-auteurs du présent document estiment que l'indemnisation rapide des victimes demeure l'objectif premier du système de la Convention sur la responsabilité civile/Fonds et que les améliorations proposées contribueront à atteindre cet objectif.
- 1.5 Nous poursuivons les deux objectifs principaux ci-après:
 - a) garantir la viabilité internationale du régime et apporter des améliorations nécessaires à son fonctionnement afin d'assurer son avenir à long terme; et
 - b) remédier au déséquilibre financier potentiel du système.
- 1.6 Nous soumettons pour examen deux options de base concernant la responsabilité des propriétaires de navires qui tiennent compte des propositions soumises à la 7^{ème} réunion.
- 1.7 Nous reconnaissons qu'il est nécessaire que le Groupe de travail restreigne le champ de ses réflexions à un nombre limité d'options à examiner et, en réponse à la demande du Président à la 7^{ème} réunion du Groupe de travail, nous avons soumis un texte conventionnel se rattachant aux options relatives à la responsabilité du propriétaire du navire.
- 1.8 Bien que les propositions contenues dans le présent document représentent une révision générale, nous ne pensons pas que ces propositions constituent des modifications *significatives* du texte des Conventions existantes.
- 1.9 Nous reconnaissons que l'abandon du système actuel risque de soulever un certain nombre de questions subsidiaires et indirectes. Nous sommes toutefois fermement convaincus que celles-ci pourront être abordées le moment venu et ne devraient pas faire perdre de vue au Groupe qu'il convient de se pencher sur la nécessité de modifier le régime existant.
- 1.10 Nous n'avons pas l'intention d'imposer un nouveau régime aux États qui souhaitent demeurer État contractant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ou des Conventions de 1992. L'adoption des Conventions de 1992 n'a pas, à l'origine, empêché les États de rester des États contractants des régimes de base de 1969 et de 1971, et nous estimons que cela pourrait continuer d'être le cas en ce qui concerne les régimes existants s'il est décidé d'élaborer un nouveau traité.
- 1.11 Les points de vue exposés dans le présent document ne devraient nullement être considérés comme représentant la position officielle des co-auteurs ou de leurs gouvernements sur un quelconque point. Les options présentées dans ce document le sont uniquement à titre indicatif.

2 Étendue de la responsabilité des propriétaires de navires

2.1 **Option a): Relèvement du niveau de responsabilité du propriétaire du navire pour les navires-citernes de petite taille et de la responsabilité du propriétaire du navire au-delà de celle du Fonds de 1992**



Proposition de texte conventionnel: Amendements à la Convention sur la responsabilité civile visant à permettre le relèvement du niveau de responsabilité du propriétaire du navire pour les navires-citernes de petite taille et de la responsabilité du propriétaire du navire au-delà de celle du Fonds de 1992

L'article V, paragraphe 1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est remplacé par le texte ci-après:

“Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 bis, le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:

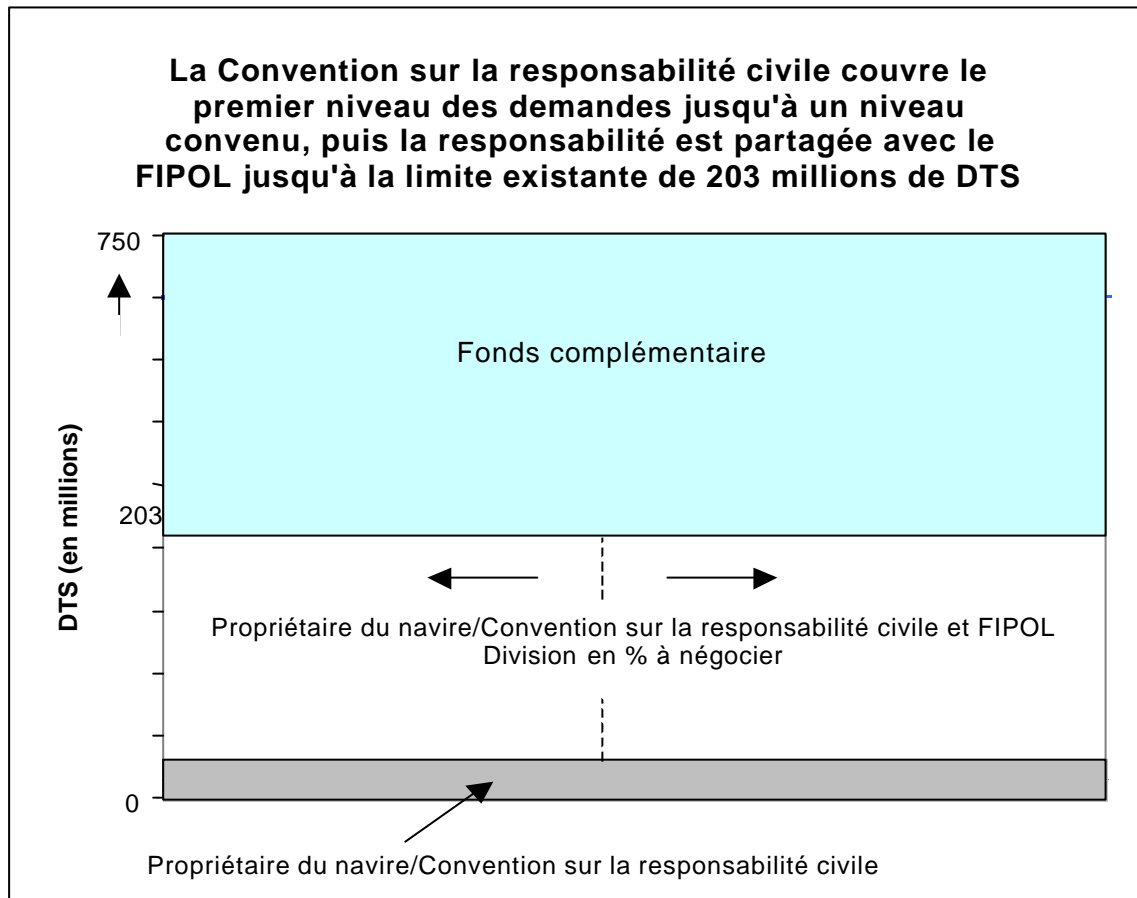
- a) *[..] millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas [x] unités;*
- b) *pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, [y] unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa a);*

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

1 bis. En sus de la limite de responsabilité aux termes du paragraphe 1 ci-dessus, le propriétaire d'un navire est tenu de verser au Fonds complémentaire [z] % des contributions perçues au titre de l'événement concernant ce navire en vertu de l'article 11 1)i)b) du Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (“Protocole portant

création du Fonds complémentaire”).”

2.2 Option b): Partage de la responsabilité entre le propriétaire du navire et les contributeurs



Amendements à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile visant à prévoir le partage de la responsabilité entre le propriétaire du navire et les contributeurs

L'article V, paragraphe 1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est remplacé par le texte ci-après:

“Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 bis, le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité concernant les demandes relevant de la présente Convention à [x] millions d'unités de compte par événement.

1 bis. En sus de la limite de responsabilité aux termes du paragraphe 1 ci-dessus, le propriétaire d'un navire est tenu de verser au Fonds de 1992 [y] % des contributions perçues au titre de l'événement concernant ce navire en vertu de l'article 12 1) i) b et c de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (“Convention de 1992 portant création du Fonds”).”

L'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est modifié comme suit:

Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:

“Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant 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, paragraphes 1 et 1 bis, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.”

Le paragraphe 11 est remplacé par le texte ci-après:

“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 sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.”

À l'article VII, paragraphes 8 et 12:

Les références au paragraphe 1 seront modifiées et remplacées par des références aux paragraphes 1 et 1 bis.

3 Notes explicatives concernant les options a) et b)

Option a)

- 3.1 L'option a) associe les propositions examinées à la 7ème réunion du Groupe de travail visant à instaurer un relèvement de la limite minimale de responsabilité pour les navires jusqu'à hauteur d'une jauge déterminée et la participation du propriétaire du navire au Fonds complémentaire.
- 3.2 Cette proposition ne vise pas à relever la limite maximale de responsabilité existante des propriétaires de navires.
- 3.3 Elle vise à instaurer une augmentation plus progressive de la jauge par rapport à celle qui est énoncée dans le régime de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile afin que la limite maximale de responsabilité des propriétaires de navires (de 89,9 millions de DTS à l'heure actuelle) corresponde à une jauge inférieure à celle qui existe actuellement (jauge brute de 140 000 unités).
- 3.4 Cela tient compte du fait que la jauge d'un navire n'est pas nécessairement le principal facteur du coût total des demandes nées d'un sinistre relevant des régimes. Un relèvement de la limite minimale applicable au propriétaire du navire ferait en sorte qu'il n'y ait pas un écart aussi considérable entre la limite minimale (à compter de 4,51 millions de DTS) et la limite maximale (89,77 millions de DTS) de la responsabilité du propriétaire du navire en fonction de la jauge du navire. Cette option reconnaît également la mise au point par le Groupe des Clubs P & I de l'accord STOPIA (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (STOPIA)), démarche qu'elle considère comme faisant partie intégrante du système. L'instauration, dans le cadre des Conventions, d'un relèvement de la limite applicable aux navires-citernes de petite taille équivalant aux montants prévus par l'accord STOPIA offrirait une sécurité juridique aux États contractants et aux demandeurs pour tous les sinistres et ne dépendrait pas d'accords volontaires du secteur pétrolier.
- 3.5 Cette proposition aborde aussi la question du déséquilibre potentiel créé par l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Les débats du Comité exécutif du Fonds de 1992 indiquent que ce Protocole devrait entrer en vigueur au second semestre 2004.

- 3.6 Nous relevons que les auteurs de la proposition visant à instaurer un système facultatif comportant un troisième niveau d'indemnisation avaient à l'origine l'intention de faire participer le propriétaire du navire à un Fonds complémentaire. Nous nous référons au document 92FUND/WGR.3/5/1 (présenté conjointement par l'Australie, le Canada, le Danemark, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède), qui a fait l'objet des débats de la 2ème réunion du Groupe de travail en mars 2001.
- 3.7 Ce troisième niveau d'indemnisation devait inclure un premier niveau d'indemnisation à acquitter par les propriétaires de navires et un deuxième niveau à la charge des réceptionnaires d'hydrocarbures. Cependant, la participation des deux secteurs n'a pu être incorporée dans le Protocole portant création du Fonds complémentaire, car il aurait fallu régler des questions de droit conventionnel. Vu la nécessité politique de prendre rapidement des mesures à la suite d'un certain nombre de sinistres majeurs qui ont fait grand bruit, la proposition d'instaurer un troisième niveau d'indemnisation facultatif au titre du Protocole portant création du Fonds complémentaire a évolué vers l'idée qu'il serait financé intégralement par les réceptionnaires d'hydrocarbures.

Option b)

- 3.8 Cette option reprend la deuxième option contenue dans le document 92 FUND/WGR.3/19/1 présenté à la 7ème réunion du Groupe de travail; elle comporte un partage mieux défini de la responsabilité entre le propriétaire du navire et les contributeurs au sein du système, au-delà d'un niveau de responsabilité initial assumé uniquement par le propriétaire du navire.
- 3.9 Cette option cherche à supprimer l'échelle mobile des limites de responsabilité pour la remplacer par un pourcentage des coûts induits par tous les sinistres, au-delà d'un niveau de responsabilité initial du propriétaire du navire, qui serait assumé par le Fonds et le propriétaire. Cette division en pourcentage ne serait pas négociée en fonction de chaque sinistre mais arrêtée définitivement lors d'une conférence diplomatique.
- 3.10 Le niveau de responsabilité initial du propriétaire du navire serait fixé à un niveau négocié lors d'une conférence diplomatique. Nous ne prévoyons pas que ce niveau dépasse celui fixé par le Groupe des Clubs P & I dans l'accord STOPIA. Cela permettrait au Fonds de rester en dehors des sinistres de peu d'ampleur, qui sont actuellement réglés par le propriétaire du navire et l'assureur.
- 3.11 Cette option permet de procéder à un partage plus transparent des obligations liées aux coûts entre le propriétaire du navire, partie responsable au premier chef de la qualité de ses navires, et les contributeurs du secteur pétrolier, parties dont l'intérêt économique dans le transport de la cargaison est le plus grand.
- 3.12 Elle reconnaît que les déversements des navires-citernes de petite taille peuvent être d'un coût aussi élevé que ceux des navires de plus grande taille et que les conséquences économiques et environnementales de tous les sinistres d'une certaine ampleur seront supportées, en partie, par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures.
- 3.13 La proposition présentée à l'option b) ne modifie pas le Fonds complémentaire.

4 Mesures à prendre

- 4.1 Ces deux options nécessiteraient d'examiner la façon dont on pourrait tenir compte des modifications qu'il est proposé d'apporter à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dans le Protocole portant création du Fonds complémentaire et la Convention de 1992 portant création du Fonds afin de veiller à ce qu'il n'y ait pas de conflit entre les textes.
- 4.2 En résumé, nous sommes toutefois d'avis que les options proposées dans le présent document offrent une base appropriée pour poursuivre les discussions sur l'examen du régime. En proposant ces deux modèles à des fins de révision, la question d'éventuelles modifications à apporter au

Protocole portant création du Fonds complémentaire reste ouverte. Chacun de ces deux modèles permet d'incorporer de telles modifications si la volonté existe au sein du Groupe de travail de continuer dans cette voie.
