



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

ASSEMBLÉE
9ème session
Point 7 de l'ordre du jour

92FUND/A.9/5/1
25 juin 2004
Original: ANGLAIS

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL
INTERSESSIONS

92FUND/WGR.3/23

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA HUITIÈME 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

	<u>Page</u>
RÉSUMÉ ANALYTIQUE	3
1 Introduction	10
2 Participation	10
3 Mandat du Groupe de travail	11
4 Documents examinés par le Groupe de travail à sa huitième réunion	11
5 Questions examinées à la huitième réunion du Groupe de travail	12
6 Étude du coût des déversements par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992	13
7 Discussions générales sur la question de savoir s’il y a lieu de réviser les Conventions de 1992	14
8 Responsabilité des propriétaires de navires et questions connexes	18
• Niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et rapport avec la responsabilité financée par les réceptionnaires d’hydrocarbures	18
• Transport des hydrocarbures par des navires sous-normes et droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité	19
• Responsabilité du propriétaire de la cargaison	22
9 Définition du terme ‘navire’	22
10 Procédures d’amendement tacite	23
11 Amélioration du système de contributions	24
• Les problèmes auxquels les sociétés de stockage doivent faire face	24
• Contribution annuelle minimale au Fonds de 1992	26
12 Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures	27
13 Assurance obligatoire	28
14 Quorum en vue des réunions de l’Assemblée du Fonds de 1992	29
15 Autres questions	30
• Fusion des Conventions de 1992	30
• Questions faisant intervenir le droit des traités	30
16 Suite des travaux du Groupe de travail	30

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Mandat

Le Groupe de travail créé par l'Assemblée du Fonds de 1992 en avril 2000 a tenu une réunion en mai 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 ont 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 mai 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 passés par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs dans le cadre des Conventions pertinentes (Convention de 1969 sur la responsabilité civile, Convention de 1971 portant création du Fonds, Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds) et des systèmes volontaires du secteur (TOVALOP et CRISTAL). Selon cette étude, compte tenu des limites financières du régime d'indemnisation applicable, la contribution du secteur de la navigation maritime et des chargeurs avait été, respectivement, de 45% et de 55% du montant total des coûts afférents aux 5 802 sinistres survenus dans le monde entier (à l'exception des États-Unis d'Amérique) au cours de la période de 25 ans allant de 1978 à 2002. Il ressort également de cette étude que le partage de la charge financière variait énormément en fonction de la jauge des différents navires: participation nettement plus élevée des chargeurs aux coûts des sinistres mettant en cause des navires de moins de 20 000 tonneaux de jauge brute; partage égal des coûts entre les chargeurs et le secteur de la navigation maritime au titre des sinistres impliquant des navires de 20 000 à 80 000 tonneaux de jauge brute; participation considérablement supérieure du secteur de la navigation maritime aux coûts des sinistres concernant les navires de plus de 80 000 tonneaux de jauge brute. La majoration du coût des sinistres passés à hauteur des valeurs monétaires de 2002 et par rapport aux valeurs monétaires probables de 2012 a entraîné une forte augmentation de la participation relative des chargeurs aux coûts des déversements.

Pour plusieurs délégations, les conclusions de l'étude étaient très utiles dans le contexte des discussions en cours au sujet du partage de la charge financière entre les deux secteurs mais il fallait se garder de toute conclusion définitive sur les coûts futurs en fonction du taux d'inflation puisqu'il s'agissait d'un exercice fondé sur des hypothèses ne prenant pas en compte d'autres facteurs influant sur les coûts, y compris les différentes initiatives destinées à diminuer le nombre des sinistres dus à la pollution. D'autres délégations ont appelé l'attention sur le déséquilibre manifeste du partage de la charge financière pour ce qui était des navires de petite taille; elles ont déclaré que les initiatives du secteur de la navigation maritime visant à relever la limite financière pour les navires de faible tonnage et/ou à participer aux paiements du Fonds complémentaire contribueraient à remédier à ce déséquilibre et à celui qu'entraînerait le Fonds complémentaire.

Discussions générales sur la question de savoir s'il y a lieu ou non de réviser les Conventions de 1992 (section 7)

Le Groupe de travail a pris note des points de vue présentés dans les documents soumis par les délégations de la Grèce et de la République de Corée. Selon la délégation de la Grèce, l'on n'a pas suffisamment expliqué les raisons pour lesquelles il faudrait réviser les Conventions de 1992, et les systèmes volontaires constituaient un moyen plus efficace de garantir un partage équitable de la charge financière des déversements d'hydrocarbures. La délégation coréenne, opposée à toute modification des limites actuelles prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1929 portant création du Fonds, était toutefois disposée à examiner toutes autres propositions de modification de ces Conventions.

Le Groupe de travail a pris note des renseignements communiqués dans un document présenté par la délégation d'observateurs du Groupe international des Clubs P&I, et en particulier de la déclaration selon laquelle ceux-ci étaient prêts à recommander à leur conseil d'administration, au nom de leurs membres-propriétaires de navires, de passer un accord contractuel avec les FIPOL pour un partage équitable du fardeau imposé par le Protocole portant création du Fonds complémentaire. Cette même délégation a déclaré en outre que les Clubs P&I n'étaient pas opposés à une révision des Conventions à long terme.

Le Groupe de travail a relevé que les documents soumis par la France et l'Espagne, par l'Italie, par l'Australie, le Canada, la Finlande, la Nouvelle-Zélande, le Portugal et le Royaume-Uni, par l'Italie, le Portugal, le Royaume-Uni et le Japon, comportaient des propositions spécifiques visant à une révision des Conventions, propositions que le Groupe de travail a examinées en détail au cours de la réunion (voir ci-dessous).

Plusieurs délégations ont déclaré qu'aucune de ces propositions de révision ne permettrait d'augmenter les niveaux d'indemnisation des victimes de dommages dus à la pollution, que les seules questions à résoudre étaient le partage de la charge financière entre le secteur de la navigation maritime et celui des chargeurs et les problèmes liés à la navigation maritime ne répondant pas aux normes, et que les initiatives de l'industrie étaient les mieux à même de traiter ces deux questions.

Selon d'autres délégations, les Conventions avaient été appliquées de manière satisfaisante par le passé mais présentaient de graves insuffisances qui dépassaient les considérations d'ordre financier et le partage de la charge financière comme la nécessité de garantir le quorum aux réunions des organes directeurs du Fonds, de trouver un moyen efficace de mettre à exécution les prescriptions relatives aux rapports sur les hydrocarbures et l'application uniforme des Conventions. Il était donc nécessaire et urgent de réviser le système en vigueur. Il a également été fait valoir que la responsabilité et l'indemnisation au titre des dommages par pollution étaient des questions qui relevaient de considérations de politique générale majeures qu'il convenait de régir par le biais d'une législation.

Résumant les débats, le Président a noté que le Groupe de travail demeurait divisé quant à la nécessité de réviser les Conventions de 1992 mais était généralement favorable à la protection du système et au maintien de ses objectifs fondamentaux. Il a déclaré qu'il conviendrait de parvenir à un équilibre entre des ajustements suffisants pour permettre au système de survivre tout en veillant à ce qu'il demeure attractif pour la majorité des Membres. Il a relevé que de l'avis de certaines délégations, il était possible

de remédier à la faiblesse actuelle du système par des dispositifs volontaires du secteur tandis que, pour d'autres délégations, seule une modification des Conventions permettrait de résoudre certains problèmes.

Responsabilité du propriétaire du navire et questions connexes (section 8)

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 deux options avancées par l'Australie, le Canada, la Finlande, la Nouvelle-Zélande, le Portugal et le Royaume-Uni en vue d'une révision du niveau du montant de limitation du propriétaire du navire. La première option envisageait un relèvement du niveau de responsabilité des propriétaires de navires de petite taille ainsi que l'obligation pour les propriétaires de navires de contribuer au Fonds complémentaire. Selon la deuxième option, le propriétaire du navire verserait des indemnités à hauteur d'un montant fixé quelle que soit la jauge du navire, montant au-delà duquel la responsabilité serait partagée entre les propriétaires de navires et les chargeurs à raison du montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds mais sans la participation financière du propriétaire au Fonds complémentaire.

Plusieurs délégations se sont déclarées plus favorables à la 1ère option au motif qu'elle était très semblable au régime actuel, nécessiterait seulement d'amender la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et le Protocole portant création du Fonds complémentaire, et qu'elle était compatible avec les résultats de l'étude des coûts et avec les systèmes volontaires proposés.

Pour d'autres délégations, la 2ème option était préférable car selon la première proposition, les propriétaires de navires financeraient en grande partie le Fonds complémentaire et les contributeurs au Fonds de 1992 obtiendraient peu d'avantages alors que, d'après la 2ème proposition, le premier niveau d'indemnisation uniquement à la charge du propriétaire du navire n'était pas trop élevé et le Fonds de 1992 interviendrait dans l'évaluation et l'approbation des demandes, contribuant ainsi à l'application uniforme des Conventions.

Résumant les discussions, le Président a noté que le Groupe de travail semblait également divisé sur les deux options et a recommandé aux coauteurs de réduire les propositions à une seule compte tenu des opinions exprimées lors des discussions.

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

Le Groupe de travail a examiné les propositions relatives au traitement du transport sous-normes des hydrocarbures, qui figurent dans les documents soumis par la délégation du Japon, par les délégations de l'Italie, du Portugal et du Royaume-Uni et par les délégations de la France et de l'Espagne.

La délégation japonaise a proposé deux options visant à dissuader respectivement les propriétaires immatriculés et à la fois ceux-ci et les réceptionnaires d'hydrocarbures d'utiliser 'une certaine catégorie de navires', options définies d'après des critères objectifs, par exemple l'âge spécifique du navire, 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. La première option envisageait le relèvement de la limite de responsabilité d'un propriétaire de ce type de navire tandis que selon la deuxième option, la limite de la responsabilité du propriétaire serait accrue et, de plus, une nouvelle charge financière incomberait à ceux qui sont impliqués dans le transport des hydrocarbures à bord de navires de ce type, à savoir les propriétaires de la cargaison, qui seraient tenus de verser des contributions au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire.

Les propositions des délégations de l'Italie, du Portugal et de l'Espagne visaient également à décourager l'utilisation des navires qui ne devraient plus commercer, et ce, par le biais de niveaux supplémentaires d'indemnisation payables par ceux qui utilisaient ces navires. Il s'agissait également de deux options; toutes deux impliquaient un relèvement de la limite de la responsabilité du propriétaire du navire pour les cas où les dommages par pollution résulteraient d'un 'défaut' ou d'une 'défaillance' du navire-citerne à

l'origine du sinistre et outre cela, un montant égal à la responsabilité supplémentaire du propriétaire du navire serait mis en recouvrement auprès du réceptionnaire de la cargaison dans l'État contractant, en plus des contributions habituelles dues par ce même réceptionnaire au Fonds de 1992. Ces deux options envisageaient aussi des contributions du propriétaire du navire et du réceptionnaire d'hydrocarbures au Fonds complémentaire.

Nombre de délégations se sont déclarées favorables en principe à la première option de la délégation du Japon dans le sens où elle encourageait à améliorer la qualité des transports maritimes mais certaines délégations étaient préoccupées du fait que si les propriétaires de navires pouvaient obtenir la couverture d'assurance nécessaire contre ces risques, cela n'inciterait peut-être pas à entretenir des navires de normes satisfaisantes.

D'autres délégations ont réaffirmé qu'elles étaient opposées à l'idée d'utiliser les Conventions d'indemnisation comme un moyen d'encourager la navigation de qualité et ont appelé l'attention sur les difficultés éventuelles qui apparaîtraient dans le cas d'un navire classé comme étant sous-normes selon les critères énoncés dans les Conventions mais qui en même temps serait totalement conforme aux normes prévues dans la Convention MARPOL.

Le Groupe de travail a examiné une proposition des délégations de la France et de l'Espagne sur la question de l'amélioration de la qualité des transports maritimes, axée sur les sinistres causés par des défauts structurels définis comme étant 'des défauts dus au délabrement ou au manque d'entretien du navire qui, en partie ou en totalité, avaient contribué au sinistre'. Les auteurs de la proposition en question avaient avancé deux options relatives à l'application de l'article V.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui régit le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité; l'une des options était fondée sur le texte en vigueur de la Convention stipulant que le fardeau de la preuve selon laquelle un sinistre résultait d'un défaut de structure incombait au demandeur et l'autre option envisageait un texte d'après lequel le fardeau de la preuve établissant que le sinistre ne résultait pas d'un défaut de structure incombait au propriétaire du navire. Ces délégations avaient également proposé un amendement à l'article VII.8 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile selon lequel l'assureur ne pourrait pas limiter sa responsabilité dans le cas d'un sinistre provoqué par un défaut structurel du navire assuré.

Nombre de délégations ont exprimé des doutes quant à la viabilité de cette proposition en raison des difficultés juridiques auxquelles il faudrait faire face s'agissant de prouver qu'un sinistre provenait d'un défaut de structure, de son incompatibilité avec les autres conventions relatives à la responsabilité qui pourraient s'appliquer au même sinistre et du manque de mesures d'incitation visant à améliorer la qualité de la navigation si les assureurs continuaient de répartir les risques financiers.

Plusieurs délégations ont estimé que cette proposition appelait un complément d'examen étant donné qu'il importait d'examiner toutes les options susceptibles d'aboutir à la mise en place de moyens efficaces de rendre les propriétaires de navires responsables en cas de comportement non approprié de leur part.

Responsabilité du propriétaire de la cargaison

Le Groupe de travail a examiné une proposition émise par la délégation italienne en vue de mettre en place un niveau supplémentaire d'indemnisation en imposant une responsabilité aux propriétaires de la cargaison. Selon cette proposition, le propriétaire de la cargaison, tel qu'identifié par le biais du connaissance, serait tenu d'assurer sa responsabilité et, le navire, d'avoir un certificat attestant qu'il est assuré, cette assurance couvrant la cargaison du port de chargement au port de déchargement même si la cargaison devait être vendue au cours d'un voyage.

La délégation italienne a déclaré qu'elle pourrait accepter à titre d'alternative une proposition tendant à imposer une responsabilité aux affréteurs de navires sous-normes, comme cela était proposé par d'autres délégations.

Définition du terme 'navire' (section 9)

Le Groupe de travail a examiné une proposition des délégations de l'Australie, du Canada, de l'Italie, de

la Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni visant à modifier la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Selon cette proposition, les Conventions ne s'appliqueraient qu'aux dommages par pollution causés par du combustible de soute de navires-citernes spécialisés, qu'il reste ou non des résidus d'hydrocarbures à bord. Concernant les autres navires, les Conventions s'appliqueraient seulement aux dommages par pollution causés par du combustible de soute si les navires transportaient par mer en tant que cargaison des hydrocarbures tels que définis à l'article I.5 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou pendant des voyages ultérieurs par mer à condition qu'il reste à bord des résidus de ces hydrocarbures précédemment transportés en tant que cargaison.

Toutes les délégations intervenues dans les discussions sont convenues qu'il était nécessaire de modifier la définition du terme 'navire' afin de lever l'ambiguïté de la définition en vigueur. La plupart d'entre elles n'ont pas approuvé le texte proposé, en grande partie en raison du désaccord qui persistait au sujet de la portée que la définition devrait avoir: certaines délégations préféraient une définition large comportant une clause relative aux navires à l'état lège qui ne s'appliquerait qu'aux navires transporteurs mixtes tandis que d'autres délégations étaient en faveur d'une définition restrictive assortie d'une clause qui couvrirait tous les navires, y compris les navires-citernes spécialisés.

Procédure d'amendement tacite (section 10)

Le Groupe de travail a examiné deux options proposées par les délégations de l'Australie, du Canada, de l'Italie, de la Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni en vue de modifier la procédure d'amendement tacite en ce qui concerne les limites financières énoncées dans les Conventions de 1992.

La première option était fondée sur la Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999), qui prévoyait des relèvements des limites faibles mais réguliers sous la forme d'une révision effectuée tous les cinq ans compte tenu de l'inflation des États dont les monnaies composaient le droit de tirage spécial. La deuxième option envisageait l'adoption des mêmes dispositions que celles du Protocole portant création du Fonds complémentaire, à savoir que le délai global qui expirerait avant l'entrée en vigueur de toute proposition de modifier les limites serait réduit à 11 ans – il est actuellement de 8 ans en vertu des Conventions de 1992.

La plupart des délégations intervenues dans les débats considéraient nécessaire d'amender la procédure d'amendement tacite si l'on devait réviser les Conventions de 1992. Pour plusieurs délégations, la première option était préférable car elle stipulait des augmentations régulières et automatiques et était donc plus prévisible. D'autres délégations se sont déclarées plus favorables à la deuxième option étant donné qu'elle serait compatible avec les dispositions du Protocole portant création du Fonds complémentaire tandis qu'une délégation a laissé entendre qu'il serait peut-être utile d'envisager une troisième option, qui serait fondée sur la procédure énoncée dans la Convention de Montréal de 1999 mais adaptée de façon à répondre aux besoins spécifiques du Fonds de 1992.

Amélioration du système de contributions (section 11)

Les problèmes rencontrés par les sociétés de stockage des hydrocarbures

Le Groupe de travail a examiné 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 de 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.

Nombre de délégations ont souscrit en principe à la proposition d'amender la définition du terme réceptionnaire de façon à ce qu'elle corresponde au sens qu'en donne la Convention SNPD, plus équitable selon eux. D'autres délégations se sont déclarées opposées à cette proposition, soutenant que la Convention SNPD était un cas particulier et que le système de contributions prévu par cette Convention ne s'était pas encore avéré fonctionnel alors que le système mis en place par les Fonds de 1971 et de 1992 était plus simple et avait fait ses preuves. Il a été fait valoir qu'une solution commerciale entre les sociétés de stockage et leurs mandants conviendrait le mieux mais il a été reconnu qu'il y avait des obstacles concrets à ce genre de solution en raison de la longueur du délai qui s'écoulerait entre le transfert des hydrocarbures de la société de stockage au mandant et la mise en recouvrement de contributions par le Fonds.

Très peu de délégations étaient favorables à une modification de la définition du terme 'hydrocarbures donnant lieu à contribution' qui viserait à exclure du système de contributions les hydrocarbures reçus après leur transbordement d'un navire à un autre directement ou par un terminal à terre.

Contribution annuelle minimale au Fonds de 1992

Le Groupe de travail a examiné une proposition des délégations du Canada, de l'Espagne et de l'Italie selon laquelle tous les États Membres devraient être tenus de verser une contribution annuelle minimale au Fonds de 1992, sur la base d'une quantité minimale fixée d'hydrocarbures donnant lieu à contribution (c'est-à-dire sur la même base que le droit à payer au Fonds complémentaire) ou bien en fonction d'un pourcentage donné du montant total de la charge financière incombant au Fonds.

De nombreuses délégations ont émis des réserves concernant l'idée d'imposer ce type de contributions aux petits pays mais ont déclaré qu'elles étaient en mesure d'accepter cette proposition à condition que les montants en cause soient très faibles. D'autres délégations étaient opposées à cette proposition car, selon elles, les petits pays contribuaient indirectement au Fonds de 1992 du fait que les gros contributeurs répercutaient le coût de leurs contributions par la vente de produits pétroliers dans ces pays.

Non-Soumission des rapports sur les hydrocarbures (section 12)

Le Groupe de travail a examiné une proposition présentée par les délégations du Canada et du Royaume-Uni en vue d'insérer dans une version révisée de la Convention de 1992 portant création du Fonds des dispositions qui correspondaient à l'article 15 du Protocole portant création du Fonds complémentaire, qui fait obligation aux États de soumettre au Fonds des rapports s'il n'existe aucune personne tenue de verser des contributions, qui refuse l'indemnisation tant que l'État Membre n'a pas soumis de rapport sur les hydrocarbures, et en cas de sinistre si l'État Membre n'a pas soumis de rapport dans l'année qui suit la notification par laquelle il a été informé de son manquement à l'obligation de soumettre les renseignements requis.

La plupart des délégations ont souscrit à cette proposition dans son principe; certaines ont toutefois posé la question de savoir si le texte de l'article 15 était suffisamment strict à l'égard des États Membres n'ayant jamais soumis de rapport; elles ont souligné que cet article n'empêchait pas un État Membre d'attendre d'avoir subi un sinistre avant de soumettre la totalité de ses rapports sur les hydrocarbures.

Deux délégations se sont montrées réservées quant à ces propositions au motif que les sanctions ainsi envisagées toucheraient en grande partie des victimes innocentes plutôt que les personnes tenues de soumettre leurs rapports. Ces délégations ont estimé qu'au moment où l'Assemblée se prononcerait sur le refus éventuel de l'indemnisation, il conviendrait de tenir compte des raisons pour lesquelles un État n'a pas remis de rapport. Elles ont déclaré qu'il faudrait prévoir d'autres sanctions, à savoir suspendre le droit des États Membres de participer aux réunions du Fonds, imposer des amendes et refuser d'indemniser les organismes publics ayant effectué des opérations de nettoyage et pris des mesures de sauvegarde.

Assurance obligatoire (section 13)

Le Groupe de travail a examiné une proposition présentée par l'Australie, le Canada, l'Italie, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni, selon laquelle tous les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant

que cargaison devraient être tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière conformément à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; l'exemption de cette obligation pour les navires transportant au maximum 2 000 tonnes d'hydrocarbures ne devrait donc plus être appliquée.

Il a été largement souscrit à la proposition d'étendre l'assurance obligatoire à tous les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison puisque l'expérience avait montré que les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures pouvaient causer de graves dommages par pollution et qu'à de nombreuses reprises les FIPOL avaient été la seule source d'indemnisation du fait que le propriétaire du navire n'avait ni couverture d'assurance ni les moyens financiers d'honorer les demandes.

Quorum en vue des réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992 (section 14)

Le Groupe de travail a examiné une proposition de l'Australie, du Canada, de l'Italie, de la Nouvelle-Zélande, du Portugal et du Royaume-Uni tendant à modifier l'article 20 de la Convention de 1992 portant création du Fonds en vue de résoudre le problème auquel l'Assemblée devait faire face pour réunir le quorum. Ces délégations ont fait valoir que cette proposition tendait à garantir un équilibre du fait qu'elle nécessitait la participation active des États avec des contribuables importants et celle des États avec des contribuables plus modestes, aucun des deux groupes ne pouvant réunir à lui seul le quorum.

De nombreuses délégations ont soutenu la proposition dans son principe mais ont émis des réserves concernant le libellé précis des dispositions proposées. Il y a eu des divergences d'opinions s'agissant de déterminer si, pour réunir le quorum, il était approprié de classer les États Membres selon différentes catégories en fonction de la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contributions qui ont été reçus. Il a été fait valoir que les critères proposés pourraient permettre à des groupes de pays de tenir une assemblée dans une région déterminée du monde sans que d'autres y participent.

Autres questions (section 15)

Fusion des Conventions

Le Groupe de travail a rappelé une proposition faite précédemment par les délégations de l'Australie, du Canada, de la Fédération de Russie, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas et du Royaume-Uni de fusionner la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds en un instrument unique de façon à faciliter le processus de ratification, à mieux garantir une application uniforme et à simplifier les questions relatives au droit des traités lors de la révision du régime. Ces délégations ont demandé à d'autres délégations de les aider à élaborer un document conjoint aux fins de son examen à la 9ème réunion du Groupe de travail.

Questions faisant intervenir le droit des traités

Le Groupe de travail a relevé que l'Administrateur, dans différents documents présentés lors de réunions précédentes du Groupe, avait posé de nombreuses questions faisant intervenir le droit des traités et que d'autres documents seraient soumis sur ces questions s'il était décidé de revoir les Conventions de 1992.

Suite des travaux du Groupe de travail (section 16)

Le Président a déclaré qu'au vu des divergences d'opinions sur la question de savoir s'il convenait ou non de réviser les Conventions de 1992, il estimait que davantage de temps serait nécessaire pour permettre de présenter de nouvelles propositions et d'organiser des consultations entre les États qui étaient favorables à une révision des conventions et ceux qui ne l'étaient pas.

Il a été décidé que la prochaine réunion du Groupe de travail aurait lieu en février 2005.

1 Introduction

- 1.1 L'Assemblée du Fonds de 1992, à sa 4^{ème} 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 huitième réunion du 25 au 28 mai 2004 sous la présidence de M. Alfred Popp QC (Canada).
- 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 ont été invités à participer à la réunion en qualité d'observateurs.

2 Participation

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

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

- 2.2 Les États non membres suivants étaient représentés en qualité d'observateurs:

Albanie	Chili	Iran (République islamique d')
Arabie saoudite	Équateur	Pérou

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

Organisations intergouvernementales:

Commission européenne

Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971)

Organisation maritime internationale (OMI)

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)

BIMCO

Chambre internationale de la marine marchande

Comité Maritime International (CMI)

Fédération européenne des associations de stockistes indépendants (FETSA)

Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF)

Groupe international des Clubs P&I

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
Union internationale de sauvetage (ISU)

3 Mandat du Groupe de travail

3.1 À sa 6^{ème} 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 à la nécessité 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 ont 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 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 8^{ème} réunion

4.1 Les documents ci-après ont été présentés à la 8^{ème} réunion du Groupe de travail:

92FUND/WGR.3/22/19	Liste des documents précédents (Administrateur)
92FUND/WGR.3/22	Étude sur les coûts des déversements d'hydrocarbures par rapport aux montants de limitation actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992 (Administrateur)
92FUND/WGR.3/22/1	Révision des Conventions de 1992 (Grèce)
92FUND/WGR.3/22/2	Promotion de la qualité des transports maritimes (France et Espagne)
92FUND/WGR.3/22/3	Contrats intervenant dans le transport de la cargaison en mer (OCIMF)
92FUND/WGR.3/22/4	Adoption d'un troisième niveau de responsabilité pour les propriétaires de la cargaison (Italie)
92FUND/WGR.3/22/5	Le rôle de SIRE dans l'habilitation des navires-citernes (OCIMF)
92FUND/WGR.3/22/6	Assurance obligatoire pour les navires transportant une cargaison d'hydrocarbures inférieure à 2000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison et son application (Australie, Canada, Italie, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni)

92FUND/WGR.3/22/7	Quorum en vue des réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992 (Australie, Canada, Italie, Nouvelle-Zélande, Portugal et Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/22/8	Modification de la procédure d'amendement tacite en vue de relever les limites financières prévues dans les Conventions de 1992 (Australie, Canada, Italie, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/22/9	Modification de la responsabilité du propriétaire du navire (Australie, Canada, Finlande, Nouvelle-Zélande, Portugal et Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/22/10	Modification de la définition du terme 'navire' (Australie, Canada, Italie, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/22/11	Consultations mutuelles des professionnels du secteur sur le partage du coût des déversements d'hydrocarbures et sur des initiatives portant sur le transport sous-normes des hydrocarbures (Groupe international des Clubs P&I, CIMM, INTERTANKO et OCIMF)
92FUND/WGR.3/22/12	Mesures visant à décourager l'utilisation des navires-citernes défectueux (Italie, Portugal et Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/22/13	Propositions du Groupe international des Clubs P&I concernant le partage de la charge de l'indemnisation et la navigation sous-normes (Groupe international des Clubs P&I)
92FUND/WGR.3/22/14	Modification du système de contributions (Canada, Italie et Espagne)
92FUND/WGR.3/22/15	Obligation de soumettre les rapports sur les hydrocarbures et d'acquitter les contributions dans un délai raisonnable en vue du maintien de la couverture en vertu du régime d'indemnisation (Canada et Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/22/16	Introduction d'un mécanisme de promotion de la qualité des transports maritimes (Japon)
92FUND/WGR.3/22/17	Augmentation des montants de limitation prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds (République de Corée)
92FUND/WGR.3/22/18	Questions faisant intervenir le droit des traités (Administrateur)

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, cinquième et septième^{<1>} réunions (documents 92FUND/A.6/4 (cf 92FUND/WGR.3/9), 92FUND/A.7/4 (cf 92FUND/WGR.3/12), 92FUND/A/ES.7/6 (cf 92FUND/WGR.3/15) et 92FUND/A.9/5 (92FUND/WGR.3/20)). 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 8ème réunion du Groupe de travail

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

- 1 Étude sur les coûts des déversements d'hydrocarbures par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992.
- 2 Discussions générales sur la question de savoir s'il y a lieu ou non de réviser les Conventions de 1992.
- 3 Responsabilité des propriétaires de navire et questions connexes:

<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 FIPOLE tenues en octobre 2003.

- a) niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et rapport avec l'indemnisation financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures;
- b) responsabilité du propriétaire de la cargaison
- c) transport des hydrocarbures par des navires sous-normes;
- d) critères régissant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité et droit de l'assureur de retirer la couverture d'assurance;
- e) assurance obligatoire.

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

- a) définition du terme 'navire';
- b) obligation de réunir le quorum aux fins de l'Assemblée;
- c) procédure d'amendement tacite;
- d) amélioration du système de contributions;
- e) non-soumission des rapports sur les hydrocarbures.

6 Étude sur les coûts 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.3/22, soumis par l'Administrateur, où sont exposées les conclusions de son étude sur les coûts des dommages par pollution en ce qui concerne 5 802 sinistres survenus dans le monde (à l'exception des États-Unis d'Amérique) au cours de la période de 25 ans allant de 1978 à 2002.
- 6.2 Il a été noté que compte tenu des limites financières des Conventions pertinentes (Convention de 1969 sur la responsabilité civile, Convention de 1971 portant création du Fonds, Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds) et/ou des systèmes volontaires (TOVALOP et CRISTAL)^{<1>}, y compris les remboursements effectués par les propriétaires de navires aux parties à l'accord CRISTAL qui versaient des contributions au titre des sinistres relevant du Fonds de 1971, la contribution du secteur de la navigation maritime et celle des chargeurs avaient été de 45% et de 55% du total des coûts respectivement. Il a été noté en outre que lorsque l'on tenait compte des montants versés par le secteur de la navigation maritime aux Fonds de 1971 et de 1992 et à des tiers (gouvernements et demandeurs privés) du fait d'une action en recours, on a constaté que le partage de la charge financière entre le secteur de la navigation maritime et les chargeurs était de 53% et 47% respectivement.
- 6.3 Il a été relevé également que le partage de la charge financière variait considérablement selon la jauge des navires. Pour les navires de moins de 5 000 tonnes de jauge brute, la contribution du secteur de la navigation maritime avait été de 37% et, celle des chargeurs, de 63% du montant total des coûts afférents à 1 275 sinistres compte tenu des paiements effectués dans les limites financières fixées dans les Conventions pertinentes et/ou les systèmes volontaires. En ce qui concerne les navires de 5 000 à 20 000 tonneaux de jauge brute, la contribution du secteur de la marine marchande n'avait représenté que 16% du coût des 1 127 sinistres. Même après avoir tenu compte du fait que le recours engagé par les Fonds de 1971 et de 1992 contre les propriétaires de navires avait abouti, on a constaté que le secteur de la navigation maritime n'avait contribué qu'à

<1> Le Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution, accord volontaire des armateurs pétroliers concernant la responsabilité de la pollution marine par le pétrole (accord TOVALOP) et le Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution, accord destiné à compléter la responsabilité des navires-citernes en matière de pollution par les hydrocarbures (accord CRISTAL), dont la portée était largement comparable à celle de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, respectivement, ont été adoptés par le secteur des transports maritimes et le secteur pétrolier avant l'entrée en vigueur de ces Conventions. En 1987, ces systèmes volontaires ont été modifiés en vue de l'adoption de niveaux d'indemnisation semblables à ceux que fixaient les Protocoles de 1984 (ultérieurement Protocoles de 1992) à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds (voir le document 92FUND/WGR.3/22, section 2)

raison de 39% du montant total des coûts au titre des sinistres mettant en cause les navires de 5 000 à 20 000 tonneaux de jauge brute. En revanche, le partage de la charge financière concernant les sinistres impliquant des navires de 20 000 à 80 000 tonneaux de jauge brute avait été de 50% pour le secteur des transports maritimes et les chargeurs respectivement aussi bien avant qu'après avoir pris en compte les effets des actions en recours. Pour ce qui est des navires de 80 000 à 140 000 tonneaux de jauge brute, le secteur de la navigation maritime et les chargeurs avaient payé à hauteur de 79% et de 21% respectivement, et, pour les navires de plus de 140 000 tonneaux de jauge brute, ce partage avait été de 95% et de 5% respectivement.

- 6.4 Le Groupe de travail a relevé que le coût total des 5 800 sinistres majoré par rapport aux niveaux de 2002 serait d'environ US\$6 584 millions. D'après les limites financières existantes en vertu des Conventions de 1992, qui avaient pris effet le 1er novembre 2003, et en vertu du Protocole portant création du Fonds complémentaire, le Fonds de 1992 aurait été tenu de verser des indemnités seulement au titre de 50 sinistres et, le Fonds complémentaire, de six sinistres. Les chargeurs et le secteur des transports maritimes auraient versé 57% et 43% du montant total des coûts, respectivement. Si l'on prenait en compte le total des coûts recevables tels que prévus pour ce qui est des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, le montant total des coûts serait de l'ordre de US\$7 480 millions et les sommes versées par les chargeurs et le secteur des transports maritimes seraient alors de 62% et de 38% respectivement.
- 6.5 Enfin, il a été noté que lorsqu'on avait majoré en fonction des valeurs monétaires prévues pour 2012 le coût de tous les sinistres, y compris le total des coûts recevables tels que prévus en ce qui concerne les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, on avait obtenu un coût total d'environ US\$12 031 millions. Compte tenu des limites financières existantes en vertu des Conventions de 1992 et du Protocole portant création du Fonds complémentaire, le Fonds de 1992 aurait été tenu de verser des indemnités au titre de 61 sinistres et, le Fonds complémentaire, de seulement huit sinistres. Les chargeurs et le secteur des transports maritimes auraient payé, respectivement, 68% et 32% du montant total des coûts.
- 6.6 Pour plusieurs délégations, les conclusions de l'étude étaient très utiles dans le contexte des discussions en cours au sujet du partage de la charge financière entre les deux secteurs mais il fallait se garder de toute conclusion définitive sur les coûts futurs en fonction de l'inflation étant donné qu'il s'agissait d'un exercice fondé sur des hypothèses ne prenant pas en compte d'autres facteurs influant sur les coûts, y compris les différentes initiatives destinées à diminuer le nombre des sinistres dus à la pollution.
- 6.7 D'autres délégations ont appelé l'attention sur le déséquilibre manifeste du partage de la charge financière concernant les navires de faible tonnage que l'étude avait montré; elles ont déclaré que les initiatives du secteur de la navigation maritime visant à relever la limite financière pour les navires de faible tonnage^{<2>} et/ou à participer aux paiements du Fonds complémentaire contribueraient à remédier à ce déséquilibre et à celui qu'entraînerait le Fonds complémentaire.
- 6.8 Résumant les débats, le Président a remercié l'Administrateur de son rapport sur cette étude qui avait fourni un précieux outil au Groupe de travail lors de ses délibérations. Le Président a noté que de nombreuses délégations avaient fait valoir qu'il conviendrait à l'avenir effectuer ce genre d'étude plus régulièrement.

7 Discussions générales sur la question de savoir s'il y a lieu ou non de réviser les Conventions de 1992

- 7.1 Le Groupe de travail a pris note des points de vue exposés par la délégation de la Grèce dans le document 92FUND/WGR.22/1, à savoir que l'on n'avait pas suffisamment expliqué les raisons

<2> Le Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement (accord STOPIA) proposé par le Groupe international des Clubs P&I, selon lequel le secteur de la navigation maritime porterait, volontairement, le montant de limitation applicable aux petits navires à 20 millions de DTS (voir le document 92FUND/WGR.3/11/1, section 6).

pour lesquelles il faudrait réviser les Conventions de 1992, que les avantages visés ne se matérialiseraient probablement pas et qu'ils ne justifiaient pas le risque de compromettre le système actuel, largement appliqué et très efficace. Selon cette délégation, les systèmes volontaires du secteur étaient un moyen efficace de garantir le maintien d'un partage équitable de la charge financière des déversements d'hydrocarbures.

- 7.2 Il a été relevé que la délégation de la Grèce était également opposée à tout retour au critère, moins strict, qui vise à priver le propriétaire du navire du droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, au motif qu'il était nécessaire que les Conventions de 1992 demeurent conformes aux autres conventions relatives à la responsabilité, et qu'un retour au critère de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour le propriétaire du navire serait sans effet à moins que l'on supprime aussi le droit de l'assureur du propriétaire de limiter sa responsabilité.
- 7.3 Il a en outre été relevé que la délégation de la Grèce ne souscrivait pas à l'idée que les Conventions de 1992 étaient un moyen de réduire le nombre des sinistres par pollution; selon cette délégation, il n'était pas possible d'y parvenir dans le cadre du régime d'indemnisation; elle estimait qu'il conviendrait plutôt de se concentrer sur toutes les causes des accidents maritimes en développant davantage et en appliquant les Conventions SOLAS et MARPOL. Enfin, il a été noté que la délégation de la Grèce était d'avis que si l'on devait réviser la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour inciter à améliorer la qualité de la navigation maritime, il faudrait se concentrer sur les affréteurs de navires sous-normes, soit prévoir un niveau supplémentaire de responsabilité pour ces affréteurs, outre une assurance obligatoire, et/ou une augmentation des contributions des réceptionnaires de fuel-oil lourd aux FIPOL et au Fonds complémentaire.
- 7.4 Le Groupe de travail a pris note des points de vue présentés par la délégation de la République de Corée dans le document 92FUND/WGR.3/22/17. Il a été relevé que cette délégation était opposée à toute modification des limites actuelles prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds mais qu'elle était disposée à considérer toutes les autres propositions de modification des Conventions en question. La délégation de la République de Corée a fait valoir que le système actuel de contributions du Fonds de 1992 créait déjà des inégalités et des injustices entre pays développés et pays en voie de développement dans la mesure où les contributions étaient, certes, calculées de façon égale pour tous les États mais où le montant de l'indemnisation variait en fonction du niveau de développement économique de chaque État, pays en développement compris. Cette même délégation a ajouté que le Fonds complémentaire fournirait une protection aux pays développés mais que si l'on relevait les limites prévues dans les Conventions de 1992, ce qui réduirait le montant couvert par le Fonds complémentaire, le fardeau financier serait non plus à la charge des contribuables des pays développés mais à celle des contribuables des pays en développement. Pour cette raison, la délégation de la République de Corée estimait que les efforts visant à remédier au déséquilibre créé par le Fonds complémentaire concernant le partage de la charge financière entre le secteur de la navigation maritime et les chargeurs devrait incomber aux secteurs concernés dans le cadre dudit Fonds.
- 7.5 Le Groupe de travail a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/WGR.3/22/11 soumis par le Groupe international des Clubs P&I, la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM), l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO) et le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF). Il a été relevé que le secteur pétrolier et le secteur de la navigation maritime avaient entamé des discussions de haut niveau en vue d'élaborer des solutions acceptables à long terme à la question du transport sous-normes des hydrocarbures et à celle du partage du coût des déversements d'hydrocarbures. Il a été noté également que les secteurs en cause auraient besoin de temps pour définir un accord acceptable par tous les intéressés, et qu'aucune garantie ne pouvait être donnée quant au succès de ces consultations.
- 7.6 Lorsqu'elle a présenté le document 92FUND/WGR.3/22/13, la délégation d'observateurs du Groupe international des Clubs P&I a déclaré que du fait du relèvement de 50% des limites

financières qui a pris effet en novembre 2003, il était probable que la part d'indemnisation à la charge du secteur des transports maritimes en vertu des conventions de 1992 en vigueur actuellement augmente à l'avenir, mais elle a admis que ce relèvement du montant encouru serait plus que compensé par l'augmentation du montant encouru par le secteur pétrolier en vertu du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Elle a déclaré en outre que pour maintenir la stabilité et l'équilibre de la structure existante, les Clubs étaient prêts à recommander à leur conseil d'administration, au nom de leurs membres-propriétaires de navires, de passer un accord contractuel avec les FIPOL pour un partage équitable du fardeau imposé par le Protocole portant création du Fonds complémentaire. Cette délégation a précisé que les Clubs P&I considéraient ce type de solution comme étant permanente et qu'elle leur semblait acceptable seulement si les limites des Conventions de 1992 n'étaient pas révisées.

- 7.7 La délégation du Groupe international des Clubs P&I a en outre fait savoir que les Clubs n'étaient pas opposés à une révision des Conventions à long terme et d'après les examens et les études en cours concernant les effets des modifications récentes des Conventions.
- 7.8 En ce qui concerne la question de la navigation maritime non conforme aux normes, cette délégation a réaffirmé le point de vue des Clubs P&I selon lequel le fait d'imposer une responsabilité supplémentaire n'aurait probablement pas d'effet sur les normes applicables à chaque propriétaire de navire, puisque le but de l'assurance était de répartir les risques au niveau de l'ensemble du secteur. Il a cependant été noté que les Clubs s'étaient engagés à faire une analyse complète de la question et qu'à cette fin ils avaient proposé la mise en place d'une commission avec la participation des États et de l'OMI pour garantir transparence et responsabilité. Il a été relevé que, de l'avis des Clubs, il n'était pas possible de fournir une liste complète des sujets que cette commission examinerait tant que l'on ne connaîtrait pas les conclusions de l'étude du système international d'assurance maritime que le Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) était en train d'élaborer.
- 7.9 Il a été noté que les documents 92FUND/WGR.3/22/2 (soumis par la France et l'Espagne), 92FUND/WGR.3/22/4 (Italie), 92FUND/WGR.3/22/9 (Australie, Canada, Finlande, Nouvelle-Zélande, Portugal et Royaume-Uni), 92FUND/WGR.3/22/12 (Italie, Portugal et Royaume-Uni) et 92FUND/WGR.3/22/16 (Japon) comportaient tous des propositions spécifiques visant à la révision des Conventions de 1992. Le Groupe de travail a examiné ces questions en détail ultérieurement au cours de la réunion (voir ci-dessous)
- 7.10 De nombreuses délégations ont déclaré qu'aucune des propositions de révision ne se traduirait par une augmentation de l'indemnisation des victimes de dommages par pollution et qu'à leur avis les seules questions qu'il convenait de résoudre étaient le partage de la charge financière entre le secteur de la navigation maritime et les chargeurs et le problème du transport sous-normes des hydrocarbures par voie maritime. De l'avis de ces délégations, les initiatives de l'industrie étaient les mieux à même de traiter ces deux questions.
- 7.11 Certaines délégations ont fait valoir que les conclusions de l'étude sur les coûts avaient démontré que les systèmes volontaires d'indemnisation (TOVALOP et CRISTAL) avaient par le passé contribué à rétablir l'équilibre du partage de la charge financière et qu'il faudrait encourager ce genre de système afin de remédier au déséquilibre créé par le Protocole portant création du Fonds complémentaire. Se référant aux critiques dont les premiers systèmes volontaires d'indemnisation avaient fait l'objet et qui n'avaient pas toujours servi les intérêts des victimes, ces délégations ont toutefois souligné que les Clubs P&I envisageaient la conclusion d'un contrat entre ces derniers et le Fonds complémentaire pour garantir que les victimes ne seraient pas désavantagées.
- 7.12 Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles acceptaient l'idée d'une révision à long terme des Conventions de 1992 mais qu'avant toute révision, il faudrait examiner les effets du relèvement de 50% des limites fixées dans ces Conventions (relèvement qui a pris effet le 1er novembre 2003) et le Protocole portant création du Fonds complémentaire.

- 7.13 Une délégation a appelé l'attention sur le fait qu'une révision des Conventions de 1992 proposée par le Groupe de travail et approuvée par l'Assemblée du Fonds de 1992 devrait en définitive être renvoyée devant le Comité juridique de l'OMI pour examen. Cette même délégation estimait que si tous les États parties aux Conventions devaient participer au Comité juridique, il était fort peu probable que celui-ci approuve une proposition de révision des Conventions.
- 7.14 Au sujet de la proposition selon laquelle il faudrait insérer dans les conventions relatives à l'indemnisation la question du transport maritime des hydrocarbures non-conforme aux normes établies, une délégation a souligné que l'introduction de termes comme 'sous-normes', 'défaillant', 'défectueux' et 'maintenu en mauvais état' entraînerait des complications du fait que les parties autres que les propriétaires de navires, comme les États du pavillon, les sociétés de classification et les constructeurs de navires assumeraient eux aussi une part de responsabilité en cas de sinistre. Cette délégation a souligné en outre que les Conventions de 1992 ne prévoyaient pas de mandat spécifique pour traiter du transport maritime sous-normes des hydrocarbures malgré les avantages que l'adoption d'une résolution appelant à la mise en œuvre accélérée de nouvelles réglementations liées aux normes de navigation pourraient représenter pour les Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire.
- 7.15 Une délégation a évoqué les nombreuses initiatives prises pour réduire le nombre des sinistres dus à la pollution, à savoir le renforcement des inspections menées par les sociétés de classification, l'amélioration des procédures de vérification effectuées par les affréteurs et les Clubs P&I et l'élimination progressive des navires à coque unique pour le transport du fuel-oil lourd. Selon cette délégation, il était possible d'envisager des mesures supplémentaires mais le nombre de sinistres graves avait diminué de 70% au cours des années précédentes bien que la jauge des navires-citernes ait doublé.
- 7.16 Plusieurs délégations ont estimé que les Conventions avaient été appliquées de façon satisfaisante par le passé mais qu'il existait des insuffisances importantes dépassant les considérations d'ordre financier et la question du partage de la charge financière, à savoir qu'il convenait de veiller à ce que le quorum soit atteint lors des réunions des organes directeurs, de disposer d'un moyen efficace pour mettre en œuvre les prescriptions relatives aux rapports sur les hydrocarbures et de garantir l'application uniforme des conventions, par exemple concernant la recevabilité des demandes, en particulier les demandes au titre des dommages à l'environnement. Ces délégations ont donc considéré qu'il était nécessaire et urgent de revoir le système d'indemnisation.
- 7.17 L'attention a été appelée sur la résolution adoptée par la Conférence internationale qui avait adopté le Protocole portant création du Fonds complémentaire, résolution exhortant tous les États contractants à ces Conventions à accorder un haut rang de priorité aux efforts déployés en vue d'un examen détaillé des Conventions et à examiner les améliorations susceptibles d'être apportées aux Conventions (Conférence pour la Résolution sur l'examen des possibilités d'amélioration du régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (document 92FUND/A.8/4, annexe IV)).
- 7.18 Plusieurs délégations ont accueilli favorablement les dernières propositions en date des Clubs P&I, qui visaient à remédier au déséquilibre du partage de la charge financière que le Protocole portant création du Fonds complémentaire avait entraîné en particulier parce qu'il pourrait être mis en vigueur rapidement; cependant, elles estimaient qu'il fallait le considérer uniquement comme un arrangement provisoire, en attendant une révision complète. Il a été rappelé qu'environ 15% de la flotte mondiale des navires-citernes n'étaient pas assurés par le Groupe international des Clubs P&I et ne seraient donc pas inclus dans le système volontaire proposé. Il a été fait valoir en outre que la responsabilité et l'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures donnaient lieu à d'importantes considérations de politique générale qui devaient être régies par une législation.
- 7.19 Nombre de délégations ont déclaré que ce n'était pas seulement le Protocole portant création du Fonds complémentaire qu'il convenait de réviser mais également les Conventions de base, notamment sur le plan du partage de la charge financière.

- 7.20 Résumant les débats, le Président a noté que le Groupe de travail demeurait divisé quant à la nécessité de réviser les Conventions de 1992, bien que la protection du système et le maintien de ses objectifs fondamentaux aient fait l'objet d'un soutien considérable. Il a déclaré qu'il fallait parvenir à un équilibre entre la mise en place d'ajustements suffisants pour permettre au système de subsister et le besoin en même temps de faire en sorte que le régime demeure aussi attractif que possible pour la majorité des membres. Il a relevé que selon plusieurs délégations, il était possible de remédier aux faiblesses actuelles du système par le biais d'arrangements volontaires du secteur, tandis que, pour d'autres délégations, seule une modification des Conventions permettrait de résoudre certains problèmes.
- 7.21 Le Président a estimé que si l'on voulait progresser pour parvenir à un consensus, il était nécessaire de réduire le nombre des options de changement. Il a demandé instamment aux États favorables à une révision des conventions d'entamer de nouvelles discussions avec les États qui n'y étaient pas favorables ou étaient indécis.

8 Responsabilité du propriétaire du navire et questions connexes

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

- 8.1 Le Groupe de travail a pris note des deux options de modification des Conventions de 1992 et du Protocole portant création du Fonds complémentaire exposées dans le document 92FUND/WGR.3/22/9, soumis par l'Australie, le Canada, la Finlande, la Nouvelle-Zélande, le Portugal et le Royaume-Uni. En présentant leur document, les coauteurs ont précisé que leurs objectifs principaux étaient de garantir la viabilité internationale du régime et son avenir à long terme et de remédier au déséquilibre financier potentiel du système.
- 8.2 Il a été noté que l'option a) envisageait le relèvement du niveau de la responsabilité du propriétaire du navire s'agissant d'un navire de faible tonnage et l'obligation pour le propriétaire du navire de contribuer au Fonds complémentaire. Il a été noté également que cette option ne visait pas à relever la limite maximale de responsabilité des propriétaires de navires établie en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais que cette limite s'appliquerait aux navires de moins de 140 000 tonneaux de jauge brute, soit d'une jauge inférieure à la limite maximale en vigueur. Le relèvement proposé de la limite minimale pour les navires de faible tonnage était à peu près semblable à celui que prévoyait l'accord volontaire STOPIA (Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement) proposé par les Clubs P&I, mais son adoption dans le cadre des Conventions offrirait une sécurité juridique aux États contractants pour tous les sinistres. De plus, la proposition de faire participer les propriétaires de navires au Fonds complémentaire abordait spécifiquement la question du déséquilibre potentiel créé par l'entrée en vigueur dudit Fonds.
- 8.3 Il a été noté que l'option b), qui représentait une approche plus radicale, envisageait une modification de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile selon laquelle le propriétaire du navire serait tenu de verser des indemnités à raison d'un montant fixé quelle que soit la jauge du navire, et au-delà duquel la responsabilité serait partagée entre les propriétaires de navires et les chargeurs à hauteur du montant maximal disponible tel que prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a été relevé également que cette option n'envisageait pas de modification du Protocole portant création du Fonds complémentaire. En outre, ces délégations avaient proposé que le niveau initial d'indemnisation à la charge des propriétaires de navires et la participation relative de ces derniers et des chargeurs aux paiements d'indemnités dépassant le niveau initial soient négociés dans le cadre d'une conférence diplomatique.
- 8.4 Pour plusieurs délégations, l'option a) était préférable car elle était très semblable au régime en vigueur, nécessiterait seulement une modification de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et du Protocole portant création du Fonds complémentaire et était compatible avec les systèmes volontaires proposés. Il a été souligné que l'option a) portait sur les conclusions de l'étude sur les coûts, qui avait mis en lumière les montants disproportionnés versés par les

chargeurs au titre des sinistres mettant en cause les petits navires. De plus, l'option a) poserait probablement moins de problème sur le plan de l'assurance des petits navires alors que selon l'option b), les propriétaires de ces derniers devraient faire face aux mêmes risques financiers que les propriétaires de pétroliers géants. Les délégations plus favorables à l'option a) ont souligné en outre que l'option b) affaiblirait la notion de responsabilité du propriétaire du navire et entraînerait un partage à 50% de la charge financière pour la plupart des sinistres, ce qui ne correspondait pas au préambule de la Convention de 1992 portant création du Fonds selon lequel les conséquences économiques des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne devraient pas être supportées exclusivement par le secteur de la navigation maritime mais devraient l'être en partie par les chargeurs.

- 8.5 Plusieurs autres délégations ont déclaré qu'elles jugeaient l'option b) préférable parce que l'option a) impliquerait une importante participation financière des propriétaires de navires au Fonds complémentaire et que les contributeurs du Fonds de 1992 n'en obtiendraient que peu d'avantages. Il a été souligné également que l'option b) fournirait une protection aux propriétaires de navires qui tendraient à être ciblés par les demandeurs et, à condition que le premier niveau d'indemnisation incombant uniquement aux propriétaires de navires ne soit pas trop élevé, cette option b) présenterait en outre l'avantage de faire intervenir le Fonds de 1992 dans le calcul et l'approbation des demandes, ce qui contribuerait à garantir l'application uniforme des Conventions.
- 8.6 Nombre de délégations ont fait savoir qu'elles n'avaient pas de préférence spécifique pour l'une ou l'autre option, et qu'il leur fallait réfléchir à ces propositions d'après les conclusions de l'étude sur les coûts.
- 8.7 Une délégation a déclaré qu'elle n'était pas en mesure de recommander une proposition plutôt qu'une autre en l'absence de plus amples précisions sur la façon dont elles seraient appliquées dans la pratique. Elle a demandé s'il s'agissait de prélever des contributions auprès de chaque propriétaire de navire compte tenu du droit public ou d'une taxe. De plus, elle n'était pas certaine que les propriétaires de navires soient en mesure d'obtenir une couverture d'assurance aux fins de l'option b) et elle a ajouté que si l'échelle mobile de la responsabilité des propriétaires de navires devait être supprimée, cela ne serait pas compatible avec les autres conventions sur la responsabilité maritime sans exception.
- 8.8 Résumant les débats, le Président a relevé que le Groupe de travail semblait divisé de manière égale quant aux deux options et a recommandé que les coauteurs de ces propositions les réduisent à une seule proposition compte tenu des avis exprimés au cours des discussions.

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

- 8.9 En présentant le document 92FUND/WGR.3.22/16, la délégation du Japon a réaffirmé qu'il importait de dissuader d'utiliser des navires sous-normes et ce, afin d'empêcher les sinistres provoquant des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou d'en réduire le nombre au minimum. Il a été relevé que d'après les discussions qui avaient eu lieu lors de la 7^{ème} réunion du Groupe de travail, la délégation japonaise avait présenté deux propositions visant à dissuader respectivement les propriétaires immatriculés et à la fois ceux-ci et les réceptionnaires d'hydrocarbures d'utiliser 'une certaine catégorie de navires', qui serait définie en fonction de critères objectifs, par exemple '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'.
- 8.10 Le Groupe de travail a noté que la première option proposée par la délégation du Japon envisageait le relèvement de la limite de responsabilité d'une 'certaine catégorie de navires' prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à un niveau suffisant pour dissuader d'utiliser ces navires pour le transport d'hydrocarbures. Il a été noté également que la 2^{ème} option prévoyait, outre le relèvement de la limite de la responsabilité du propriétaire

immatriculé, une nouvelle charge financière imposée aux personnes transportant des hydrocarbures à bord d'une 'certaine catégorie de navires', soit les propriétaires de la cargaison, etc. De plus, ces derniers acquitteraient cette nouvelle charge financière par le biais de contributions qu'ils auraient l'obligation de verser au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire. La délégation japonaise a reconnu que la 2ème option risquait peut-être d'entraîner des difficultés pour ce qui était d'identifier les propriétaires de la cargaison compte tenu des pratiques en cours en matière de transport maritime.

- 8.11 Lorsqu'elles ont présenté le document 92FUND/WGR.3/22/12, les délégations de l'Italie, du Portugal et du Royaume-Uni ont souligné qu'il y avait des similitudes entre leurs propositions et celles de la délégation du Japon dans la mesure où elles visaient à décourager l'exploitation des navires qui ne devraient plus commercer, par le biais de niveaux supplémentaires d'indemnisation payables par les personnes en cause dans l'utilisation de ce type de navire.
- 8.12 Il a été relevé que ces délégations avaient avancé deux options pour examen par le Groupe de travail, options destinées à être insérées dans les options a) et b) présentées dans le document 92FUND/WGR.3/22/9 respectivement (voir les paragraphes 8.2 et 8.3 ci-dessus). Il a été noté également que ces deux options impliquaient un relèvement de la limite de responsabilité du propriétaire du navire dans les cas où le dommage dû à la pollution résulterait d'un défaut ou d'une défaillance du navire-citerne à l'origine du sinistre, et qu'outre cela, un montant égal à la responsabilité supplémentaire du propriétaire du navire serait mis en recouvrement auprès du réceptionnaire de la cargaison dans l'État contractant, en plus des contributions habituelles que ledit réceptionnaire devait verser au Fonds de 1992. De plus, des niveaux supplémentaires viendraient s'ajouter à la responsabilité du propriétaire du navire dans le régime de base; ces propositions envisageaient également la participation au Fonds complémentaire du propriétaire du navire et du réceptionnaire de la cargaison. Les coauteurs ont souligné qu'une responsabilité supplémentaire serait imposée à chaque propriétaire de la cargaison seulement lorsqu'un défaut ou une défaillance seraient à l'origine du sinistre. De plus, l'on pourrait examiner les définitions des termes 'défaut' ou 'défaillance' ainsi que le texte conventionnel nécessaire, ultérieurement à la lumière des conclusions de l'étude de l'OCDE sur l'assurance et les navires sous-normes, dont il est question au paragraphe 7.8 ci-dessus.
- 8.13 De nombreuses délégations se sont déclarées favorables en principe à la première option de la délégation japonaise, estimant qu'elle fournissait une très bonne base à partir de laquelle les conventions relatives à l'indemnisation permettraient d'améliorer la qualité de la navigation maritime. Ces délégations considéraient intéressante la simplicité du système proposé, nonobstant la difficulté de définir 'une certaine catégorie de navires' sur laquelle ce système était fondé.
- 8.14 Plusieurs délégations ont reconnu que la 1ère option de la délégation du Japon appelait un complément d'examen mais étaient préoccupées du fait que si les propriétaires de navires pouvaient obtenir l'assurance nécessaire pour couvrir les risques en cause, cela n'encouragerait peut-être pas à l'entretien de navires de qualité.
- 8.15 D'autres délégations ont réaffirmé leur opposition à l'idée d'utiliser les conventions relatives à l'indemnisation comme un moyen de promouvoir la qualité de la navigation et ont appelé l'attention sur les difficultés éventuelles qui apparaîtraient dans le cas d'un navire classé dans la catégorie de navires non conformes aux normes prévues selon les critères énoncés dans ces mêmes conventions mais qui en même temps serait totalement conforme aux normes établies dans la Convention MARPOL.
- 8.16 Résumant les débats, le Président a noté qu'il semblait y avoir une préférence pour la 1ère option proposée par la délégation du Japon mais que plusieurs délégations s'étaient déclarées préoccupées par la question de la définition d'une 'certaine catégorie de navires' et son éventuelle incompatibilité avec les conventions de l'OMI traitant spécifiquement de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution. Il a relevé que les coauteurs avaient fait part de leur intention de revenir sur ce sujet d'après les conclusions de l'étude de l'OCDE, et il a ajouté qu'il serait utile de soumettre un document unifié sur cette question en vue de la prochaine réunion du Groupe de

travail.

- 8.17 En présentant le document 92FUND/WGR.3/22/2, les délégations de la France et de l'Espagne ont déclaré qu'elles abordaient la question de la qualité de la navigation maritime d'un point de vue différent de celui de la délégation du Japon et des délégations de l'Italie, du Portugal et du Royaume-Uni. Il a été relevé que les délégations française et espagnole avaient centré leur attention sur les sinistres dus à des défauts structurels des navires. De plus, ces délégations avaient proposé une définition selon laquelle le défaut de structure était 'un défaut dû au délabrement ou au manque d'entretien du navire qui, en partie ou en totalité, contribuait au sinistre', et qui, selon elles, devrait être insérée dans l'article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. En outre, ces mêmes délégations estimaient que le libellé actuel de l'article V.2 de la Convention en question était suffisant pour priver le propriétaire du navire du droit de limiter sa responsabilité en cas de sinistre dû à un défaut de structure du navire, mais que l'on pourrait inclure des termes spécifiques à cet effet dans l'article V.2 de façon à lever toute incertitude sur ce point.
- 8.18 Il a été noté que ces mêmes délégations avaient proposé deux options concernant l'application de l'article V.2: l'une était fondée sur le texte actuel de la Convention, à savoir que le fardeau de la preuve établissant que le sinistre était dû à un défaut de structure incombait au demandeur; l'autre laissait au propriétaire du navire le fardeau de la preuve selon laquelle le sinistre ne provenait pas d'un défaut de structure. Il a été noté en outre que ces délégations avaient étudié le problème du retrait par les assureurs de la couverture d'assurance dans le cas où le propriétaire du navire serait privé de son droit de limiter sa responsabilité, à savoir qu'elles avaient proposé une modification de l'article VII.8 de la Convention sur la responsabilité civile qui empêcherait un assureur de limiter sa responsabilité lorsque le sinistre était dû à un défaut de structure du navire assuré. Enfin, ces délégations n'avaient pas formulé de proposition spécifique concernant l'étendue de la charge financière à imposer aux assureurs lorsque le droit de limiter leur responsabilité en vertu de cette Convention leur serait refusé dans le cas d'un sinistre dû à un défaut de structure, mais il conviendrait d'envisager trois possibilités: imposer une responsabilité illimitée, limiter la responsabilité au montant maximum assuré de US 1 000 millions, ou limiter la responsabilité à un montant convenu.
- 8.19 Nombre de délégations ont fait part de leurs doutes quant à la viabilité de cette proposition; elles ont mentionné les difficultés juridiques que l'on rencontrerait pour prouver qu'un sinistre a été causé par un défaut de structure du navire, l'incompatibilité avec les autres conventions relatives à la responsabilité qui pourraient s'appliquer au même sinistre, et l'érosion des mesures d'incitation destinées à améliorer la qualité de la navigation maritime si les assureurs continuaient de diviser les risques financiers.
- 8.20 Pour plusieurs délégations, cette proposition appelait un complément d'examen car il importait de considérer toutes les options qui permettraient de tenir pour responsables les propriétaires de navires dont le comportement n'a pas été approprié.
- 8.21 Certaines délégations se sont déclarées plus favorables au critère relatif à la possibilité de priver le propriétaire de son droit de limiter sa responsabilité qui était prévu dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et dont l'efficacité avait été démontrée par l'étude sur les coûts menée par l'Administrateur. Cependant, acceptant les raisons pour lesquelles il n'était pas possible de revenir à ce critère, elles estimaient que la proposition de la délégation du Japon, qui était compatible avec les autres conventions sur la responsabilité, constituait le meilleur moyen d'inciter à améliorer la qualité de la navigation maritime.
- 8.22 Une délégation considérait que pour garantir l'efficacité des actions en recours, il serait nécessaire de vérifier si un sinistre était dû à un défaut de structure, et que le Fonds aurait par conséquent à mener sa propre enquête indépendante sur les causes du sinistre. Il a été souligné que les enquêtes sur les causes des sinistres visaient habituellement à empêcher que des sinistres similaires ne se reproduisent, et que souvent, l'une des conditions de ces enquêtes était que l'on ne puisse pas utiliser leurs conclusions en vue de poursuites pénales.

- 8.23 L'Administrateur a déclaré que la Convention de 1992 portant création du Fonds n'abordait pas directement la question des actions en recours, et il a appelé l'attention sur le fait que le droit du Fonds à être remboursé dans le cadre d'une action en recours était normalement fondé sur le droit interne. Il a ajouté qu'il n'était pas certain que les États puissent autoriser le Fonds à entreprendre ses propres enquêtes indépendantes sur les causes des sinistres. Il a émis l'idée que les États Membres devraient examiner la question des enquêtes indépendantes dans le contexte de leurs législations respectives.
- 8.24 Récapitulant les débats, le Président a noté que certains au sein du Groupe de travail semblaient souscrire aux propositions des délégations de la France et de l'Espagne mais que la proposition de la délégation du Japon, qui abordait le même problème sous un angle différent, recueillait une plus large adhésion. Il a ajouté qu'il était regrettable que les représentants du Groupe international des Clubs P&I n'aient pas été présents pour faire part de leurs observations sur les questions d'assurance posées dans la proposition des délégations française et espagnole.

Responsabilité des propriétaires de la cargaison

- 8.25 Le Groupe de travail a examiné la proposition de la délégation de l'Italie visant à la mise en place d'un troisième niveau d'indemnisation pour responsabiliser les propriétaires de la cargaison, comme indiqué dans le document 92FUND/WGR.3/22/4. Lorsqu'elle a présenté ce document, la délégation italienne a noté que dans le contexte du transport maritime des hydrocarbures non-conforme aux normes, les autres délégations avaient dans une certaine mesure repris sa proposition initiale. Il a été noté que selon la proposition de la délégation italienne, le propriétaire de la cargaison tel qu'identifié par le biais du connaissance, serait tenu de contracter une assurance pour couvrir sa responsabilité, et un navire avant de quitter le port de chargement serait tenu d'avoir à son bord un certificat attestant qu'il détenait cette assurance à raison de la limite applicable, et cette assurance couvrirait la cargaison jusqu'au port de déchargement même si celle-ci avait été vendue durant le parcours.
- 8.26 Une délégation a déclaré qu'à son avis, l'obligation proposée de souscrire une assurance pourrait avoir des conséquences très importantes étant donné qu'elle contrecarrerait les contrats commerciaux conclus entre les parties concernées. De plus, il n'était pas certain qu'une prise d'assurance pour couvrir la responsabilité au titre des dommages par pollution soit possible en ce qui concernait les propriétaires de la cargaison.
- 8.27 La délégation italienne a déclaré qu'elle pourrait accepter à titre d'alternative à sa proposition, une proposition tendant à imposer une responsabilité aux affréteurs de navires sous-normes, comme envisagé par de nombreuses autres délégations.

9 Définition du terme 'navire'

- 9.1 Le Groupe de travail a examiné une proposition visant à modifier la définition du terme 'navire', soumise par les délégations de l'Australie, du Canada, de l'Italie, de la Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni dans le document 92FUND/WGR.3/22/10.
- 9.2 En présentant le document, ces délégations ont déclaré avoir pris en compte les questions posées lors de la 7^{ème} réunion du Groupe de travail, en particulier au sujet de la nécessité d'élaborer une définition étroitement liée au transport effectif d'hydrocarbures tels que définis au paragraphe 5 de l'article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, soit des hydrocarbures persistants. Elles ont considéré que la définition devait garantir que les conventions s'appliqueraient aux dommages par pollution dus à des combustibles de soute des navires-citernes spécialisés, qu'il y ait ou non des résidus d'hydrocarbures à bord, tandis que, concernant les autres navires, les conventions ne s'appliqueraient qu'aux dommages par pollution causés par des combustibles de soute si ces navires transportaient des hydrocarbures par mer en tant que cargaison ou pendant des voyages ultérieurs par voie maritime à condition qu'il reste à bord des résidus de ces hydrocarbures.

- 9.3 Les coauteurs du document susmentionné ont proposé la définition suivante pour répondre aux objectifs ci-dessus:

'Navire' signifie

- a) *tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport par mer d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison; ou*
- b) *tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures par mer en vrac en tant que cargaison ou pendant tout voyage par mer faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'au moment d'un éventuel sinistre il ne reste à bord aucun résidu de ces hydrocarbures.*

- 9.4 Toutes les délégations intervenues dans les discussions sont convenues qu'il était nécessaire de modifier la définition du terme 'navire' de façon à ce qu'elle ne soit plus ambiguë. La plupart d'entre elles ont souscrit au texte du paragraphe a). Nombre d'autres délégations ont déclaré ne pas pouvoir accepter le paragraphe b). Il a été fait valoir que la Convention sur les hydrocarbures de soute constituait le cadre juridique approprié régissant les dommages par pollution causés par les navires dont il est question au paragraphe b). De plus, le paragraphe b) ne visait que les navires de passage et n'abordait pas la question des dommages par pollution survenus au cours d'opérations de chargement ou de déchargement de la cargaison.

- 9.5 Résumant les débats, le Président a noté qu'il n'y avait toujours pas de consensus sur la formulation d'une définition modifiée et que cela était dû principalement à l'absence d'accord sur la portée à donner à la définition plutôt qu'à un désaccord d'ordre rédactionnel. Il a noté également que certaines délégations préféraient une définition large comportant une clause relative aux navires à l'état lège qui ne s'appliquerait qu'aux navires transporteurs mixtes tandis que d'autres délégations étaient en faveur d'une définition restrictive assortie d'une clause qui couvrirait tous les navires. Le Président a invité instamment les coauteurs à avoir des discussions informelles pour tenter de résoudre la question avant de soumettre un texte révisé au Groupe de travail.

10 Procédure d'amendement tacite

- 10.1 Le Groupe de travail a examiné deux options, y compris des textes conventionnels, visant à modifier la procédure d'amendement tacite en ce qui concerne les limites financières des Conventions de 1992, options proposées par les délégations de l'Australie, du Canada, de l'Italie, de la Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni dans le document 92FUND/WGR.3/22/8.
- 10.2 Il a été relevé que la première proposition reposait sur la Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999), qui prévoyait des relèvements des limites faibles mais réguliers sous la forme d'une révision effectuée tous les cinq ans compte tenu de l'inflation des États dont les monnaies composaient le droit de tirage spécial. Il a été noté que si la mesure des taux d'inflation annuels de ces États dépassait 10% par rapport à l'étude antérieure, le depositaire était tenu de communiquer aux États parties une révision des limites de responsabilité, qui prenait effet six mois après avoir été communiquée aux États parties sauf si une majorité d'États avait fait connaître son désaccord. Il a été noté en outre qu'il était possible d'appliquer les procédures de relèvement des limites à tout moment à condition qu'un tiers des États parties en expriment le souhait et que la mesure du taux moyen d'inflation ait dépassé 30% depuis la révision antérieure ou depuis l'entrée en vigueur de la Convention s'il n'y avait pas eu de révision antérieure.
- 10.3 Le Groupe de travail a relevé que la 2ème proposition des délégations ci-dessus consistait à adopter les mêmes dispositions que celles du Protocole portant création du Fonds complémentaire, à savoir que le délai d'entrée en vigueur d'une quelconque nouvelle proposition

de modification des limites avait été ramené de 11 ans (délai prévu en vertu des Conventions de 1992) à 8 ans.

- 10.4 La plupart des délégations intervenues dans les débats considéraient qu'il était nécessaire de modifier la procédure d'amendement tacite si l'on devait réviser les Conventions de 1992. Plusieurs délégations préféraient la 1ère proposition au motif qu'elle permettrait des relèvements réguliers et automatiques et était donc davantage prévisible. D'autres délégations étaient plus favorables à la 2ème proposition, qu'elles estimaient compatible avec les dispositions du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Il a été relevé que dans certaines juridictions, la constitution requérait l'approbation du parlement pour toute augmentation des montants d'indemnisation. Il a été fait valoir que les contribuables d'États ayant décidé de ne pas adhérer au Protocole portant création du Fonds complémentaire pourraient être désavantagés s'il était décidé de relever la limite du Fonds de 1992 puisqu'en réalité ils contribueraient au Fonds complémentaire. De plus, la 1ère proposition impliquerait que l'OMI, en tant que dépositaire, effectue les révisions requises, ce qui pourrait entraîner des difficultés financières pour l'Organisation en question. Une délégation a émis l'idée qu'il serait peut-être utile d'envisager une 3ème option, qui serait fondée sur la procédure énoncée dans la Convention de Montréal de 1999 mais comporterait différents critères adaptés aux besoins spécifiques du Fonds de 1992.
- 10.5 Résumant les débats, le Président a déclaré que l'on souscrivait généralement à l'idée que les Conventions devraient prévoir des augmentations régulières, modestes, et qu'il semblait se dégager une légère préférence pour la 2ème proposition, qui reposait sur le texte du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Il a émis l'idée que l'on aurait besoin de disposer de davantage de temps en vue de consultations, car cela permettrait au Groupe de travail de parvenir à un accord sur la procédure d'amendement tacite la plus appropriée et viable sur le plan constitutionnel

11 Amélioration du système de contributions

Les problèmes auxquels les sociétés de stockage doivent faire face

- 11.1 Le Groupe de travail a rappelé que deux documents, (92FUND/WGR.3/19/5 et 92FUND/WGR.3/19/16, avaient été présentés, respectivement, par la délégation des Pays-Bas et par celle de la Fédération européenne des associations de stockistes indépendants (FETSA)), à sa 7ème réunion, tenue en février 2004 mais que, faute de temps, il n'avait pas été possible de les examiner.
- 11.2 Il a été rappelé également que ces deux documents préconisaient d'améliorer le système de contributions du Fonds de 1992 de façon à tenir compte du problème spécifique auquel devaient faire face les sociétés de stockage qui n'avaient pas d'autre intérêt dans les hydrocarbures reçus que de les stocker provisoirement mais qui dans de nombreux cas avaient des difficultés pour récupérer auprès de leur mandant une contribution qu'ils avaient dû acquitter au titre d'un sinistre et devaient donc prendre à leur charge cette contribution au Fonds. Il a été rappelé en outre que ces délégations avaient émis l'idée que les problèmes rencontrés par les sociétés de stockage indépendantes pourraient s'aggraver avec l'adoption du Protocole portant création du Fonds complémentaire en raison de l'augmentation considérable des contributions qui pourraient être requises pour ce Fonds.
- 11.3 Le Groupe de travail a rappelé que la délégation des Pays-Bas avait proposé d'insérer dans la version révisée de la Convention de 1992 deux dispositions pertinentes de 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 relative à la notion de 'réceptionnaire' et, l'autre, à la définition d'hydrocarbures donnant lieu à contribution'. Le Groupe de travail a rappelé aussi que cette délégation avait soumis des propositions concrètes visant à modifier à cet effet le libellé de l'article I de la Convention de 1992 portant création du Fonds de 1992. Il a été rappelé également 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. De plus, 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 ou le terminal de chargement initial et le port ou le terminal de destination finale, seraient considérés comme des hydrocarbures donnant lieu à contribution uniquement au titre de leur réception au lieu de destination finale. En outre, FETSA avait communiqué des renseignements sur les changements intervenus dans le secteur du stockage, en particulier concernant la nature de sa base de clients, composée principalement de mandants importants et opérant à l'échelle internationale. Enfin, il a été rappelé en outre que, selon 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.

- 11.4 Une délégation a fait référence à une demande formulée par la délégation d'observateurs de l'Égypte quelques années auparavant, pour que les hydrocarbures acheminés au moyen de l'oléoduc SUMED entre un terminal de déchargement situé dans le Golfe de Suez et un terminal de chargement se trouvant en Méditerranée ne soient pas soumis à contribution (documents 92FUND/A/ES.3/14 et 92FUND/A/ES.3/27, paragraphe 13). Cette même délégation a rappelé que les Assemblées des Fonds de 1971 et de 1992 avaient rejeté cette demande et était préoccupée du fait que les propositions de la délégation des Pays-Bas, si elles étaient adoptées, iraient à l'encontre des pratiques établies en matière de traités.
- 11.5 L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que les décisions des Assemblées concernant la proposition de la délégation égyptienne avaient été prises compte tenu de l'interprétation du texte de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds alors que la proposition de la délégation des Pays-Bas visait à une révision de la Convention sur ce point.
- 11.6 En réponse à la question de savoir si la proposition de la délégation des Pays-Bas pourrait, si elle était concrétisée, entraîner une diminution de la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et, dans l'affirmative, la manière dont cela se répercuterait sur le Fonds de 1992, l'Administrateur a déclaré qu'il ne pouvait pas prévoir si cette diminution aurait lieu mais qu'en tout état de cause, elle n'influerait pas sur le montant total des recettes du Fonds, s'agissant simplement de la mise en recouvrement par tonne. Il a ajouté que cette proposition pourrait donner lieu à quelques difficultés administratives, mais il a noté que l'on devait faire face actuellement à des problèmes similaires et que ceux-ci seraient résolus compte tenu de la Convention SNPD.
- 11.7 De nombreuses délégations ont souscrit en principe à la proposition de modifier la définition du réceptionnaire de façon à ce qu'elle corresponde à la Convention SNPD qui, à leur avis, était plus équitable. D'autres délégations étaient opposées à cette proposition, soulignant que la Convention SNPD était spécifique en raison de la grande diversité des types et quantités de produits en cause, et que le système de contributions en vertu de cette convention devait encore prouver qu'il pouvait fonctionner de manière satisfaisante alors que le système des Fonds de 1971 et de 1992 était plus simple et avait fait ses preuves.
- 11.8 En réponse à une question sur les raisons pour lesquelles les sociétés de stockage des hydrocarbures ne pouvaient pas répercuter sur leurs mandants le coût des contributions aux termes de leurs contrats, la délégation des Pays-Bas et la délégation d'observateurs de FETSA ont déclaré que dans certains cas les sociétés de stockage avaient pu le faire mais qu'étant donné la longueur du délai écoulé entre le moment où les hydrocarbures transitaient de la société de stockage au mandant et celui où le Fonds mettait les contributions en recouvrement, les incertitudes commerciales étaient telles que les mandants ne pouvaient être tenus pour responsables au titre d'aucun contrat.
- 11.9 Il a été rappelé qu'au début de la décennie 1990, une société de stockage des Pays-Bas avait fait appel auprès des tribunaux administratifs contre le Gouvernement néerlandais qui avait signalé

que cette société avait reçu des hydrocarbures donnant lieu à contribution; elle avait soutenu que l'interprétation donnée par le Fonds de 1971 de la notion de 'reçus' énoncée dans la Convention portant création du Fonds n'était pas correcte et qu'elle n'était nullement tenue de verser des contributions au Fonds de 1971. Il a été rappelé également que cette société de stockage avait demandé aux tribunaux de déclarer qu'elle n'avait pas à verser d'indemnités au Fonds de 1971. Il a été rappelé en outre que les tribunaux administratifs avaient rejeté l'appel (document 71FUND/A.17/25).

- 11.10 Une délégation a proposé que l'on procède à une étude comparative pour évaluer les implications financières de la proposition visant à redéfinir la notion de 'réceptionnaire' de façon à permettre aux sociétés de stockage d'avoir une position neutre en matière de coûts au cours d'une année comptable. Plusieurs délégations ont estimé que cette étude ne serait pas utile. Il a été relevé qu'il était difficile d'obtenir des renseignements commerciaux confidentiels pour élaborer ce genre d'étude mais l'idée a été émise qu'une collaboration des États Membres concernés et du Fonds de 1992 permettrait de les surmonter.
- 11.11 De nombreuses délégations étaient opposées à la proposition tendant à modifier la définition d'hydrocarbures donnant lieu à contribution' pour exonérer du système de contributions les hydrocarbures reçus après avoir été transférés d'un navire à un autre directement ou par des terminaux basés à terre car, selon elles, les opérations de transfert constituaient un risque de pollution associé au transport des hydrocarbures par voie maritime.
- 11.12 Résumant les débats, le Président a relevé que très peu souscrivaient à la proposition de modifier le système de contributions, et que la solution commerciale était reconnue comme étant la solution idéale mais qu'il semblait y avoir d'importants obstacles pratiques à ce type de solution. Il a relevé qu'il convenait cependant de reconsidérer le système de contributions dans le cadre de l'examen approfondi des Conventions et qu'il serait peut-être possible d'envisager de nouveau la question ultérieurement d'après une étude éventuelle sur les conséquences financières qu'aurait pour le Fonds une modification de la Convention de 1992 portant création du Fonds selon les propositions soumises.

Contribution annuelle minimale au Fonds de 1992

- 11.13 Le Groupe de travail a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/WGR.3/22/14, soumis par les délégations du Canada, de l'Italie, de l'Espagne, et de la proposition spécifique selon laquelle tous les États Membres devraient être tenus de verser au Fonds de 1992 une contribution minimale annuelle (non pas un droit d'entrée comme indiqué dans ledit document) dans les mêmes conditions que celles qu'il faudrait verser au Fonds complémentaire, qui fixe une quantité minimale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans chaque État Membre. Il a été relevé que les délégations précitées avaient également proposé une autre manière de déterminer ce droit minimum, à savoir qu'il serait fixé en fonction d'un pourcentage déterminé du montant total de la charge financière du Fonds. L'idée a été émise que l'adoption de ce droit minimum pourrait contribuer à accroître le sens de responsabilité de tous les États Membres concernant le régime international d'indemnisation.
- 11.14 Nombre de délégations ont émis des réserves pour ce qui était d'imposer aux petits pays une contribution annuelle régulière comme celle qui était envisagée; toutefois, elles pouvaient accepter cette proposition à condition que les montants en cause soient très faibles. Il a été fait valoir que bien qu'un droit minimum ait été établi pour le Fonds complémentaire, l'adhésion à ce Fonds était facultative alors que, révisée, la Convention de 1992 portant création du Fonds ferait partie du régime de base et que l'introduction d'un droit minimum dans ce régime s'écarterait de la profonde solidarité à la base du régime en vigueur. D'autres délégations ont déclaré qu'avant d'être en mesure de donner un avis, elles avaient besoin de plus amples renseignements sur la façon dont cette proposition serait appliquée dans la pratique et sur les coûts administratifs supplémentaires à la charge du Fonds.
- 11.15 Plusieurs délégations étaient opposées à cette proposition au motif que les petits pays

contribuaient indirectement au Fonds de 1992 du fait que les gros contribuables répercutaient le coût de leurs contributions par la vente de produits pétroliers dans ces pays. Il a été fait remarquer que différentes agences des Nations Unies avaient connu le cas de certains pays qui refusaient de payer leurs contributions, et que l'introduction d'un droit minimal pourrait créer une charge administrative supplémentaire pour le Secrétariat du Fonds. L'idée a été émise que comme à l'origine cette proposition ne visait pas à alléger la charge incombant aux contribuables mais à accroître le sens de responsabilité des États Membres en ce qui concernait la Convention portant création du Fonds, il serait préférable qu'ils participent activement aux réunions des organes directeurs du Fonds et à la mise au point du système d'indemnisation.

- 11.16 Une délégation a fait remarquer que s'il s'agissait d'avoir des recettes limitées au titre des coûts afférents à l'administration générale et au fonctionnement du Fonds, il serait peut-être plus approprié que tous les États Membres paient ces contributions, ce qui éviterait toute inégalité due au fait que certains versements provenaient des réceptionnaires d'hydrocarbures et, d'autres, de gouvernements.
- 11.17 Résumant les débats, le Président a noté que le Groupe de travail était divisé sur la question de savoir s'il fallait insérer dans la Convention portant création du Fonds des contributions annuelles minimales payables par les États, et que beaucoup hésitaient quant au bien-fondé de cette proposition même si le Protocole portant création du Fonds complémentaire comportait une disposition relative à une contribution minimale analogue.

12 Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures

- 12.1 Le Groupe de travail a examiné une proposition, y compris un projet de texte conventionnel, sur la question de la non-soumission des rapports sur les hydrocarbures, figurant dans le document 92FUND/WGR.3/22/15, soumis par les délégations du Canada et du Royaume-Uni.
- 12.2 Il a été relevé que les délégations ci-dessus ont proposé l'insertion dans une version révisée de la Convention portant création du Fonds, du texte conventionnel énoncé à l'article 15 du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Il a été rappelé qu'en vertu de cet article, les États devaient soumettre les renseignements requis dans les cas où personne n'était tenu de verser des contributions, et il ne serait pas versé d'indemnisation à un État Membre tant qu'il n'aurait pas remis tous les rapports sur les hydrocarbures. Il a été rappelé en outre qu'en vertu de l'article 15 également, l'indemnisation serait refusée aux États n'ayant pas soumis leurs rapports dans l'année suivant la notification par laquelle ces États contractants ont été informés de leur manquement à l'obligation de soumettre les renseignements requis.
- 12.3 La plupart des délégations ont souscrit à cette proposition mais quelques-unes n'étaient pas certaines que le projet de texte soit suffisamment ferme à l'égard des États Membres n'ayant jamais soumis leur rapport sur les hydrocarbures. Plusieurs délégations ont souligné que le texte actuel n'empêchait pas un État Membre d'attendre d'avoir subi un sinistre avant de soumettre tous ses rapports sur les hydrocarbures et que, selon elles, une fois qu'il a été décidé de refuser l'indemnisation, cette décision devrait être définitive et non pas considérée comme une suspension temporaire. Certaines délégations ont proposé qu'à cette fin l'on supprime les paragraphes 3 et 4 de l'article 15 *bis* de la proposition de ces délégations.
- 12.4 Deux délégations ont émis des réserves concernant ces propositions, au motif que ces sanctions toucheraient en grande partie des victimes innocentes plutôt que ceux qui devaient remettre leurs rapports sur les hydrocarbures. Selon ces deux délégations, il conviendrait qu'au moment où l'Assemblée se prononcerait sur le refus éventuel de l'indemnisation, il soit tenu compte des raisons pour lesquelles un État n'a pas remis de rapport. Elles ont ajouté qu'il faudrait d'autres sanctions, à savoir suspendre le droit des États Membres de participer aux réunions du Fonds, imposer des amendes et refuser d'indemniser les organismes publics ayant effectué des opérations de nettoyage et pris des mesures de sauvegarde.
- 12.5 L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que le texte proposé était identique à celui de

l'article du Protocole portant création du Fonds complémentaire, et a estimé qu'il était important que le Fonds de 1992 adopte des critères précis définissant les cas où le refus d'indemnisation devrait intervenir, par exemple s'il fallait appliquer des sanctions contre un État qui aurait soumis tous ses rapports sur les hydrocarbures à l'exception d'un seul.

- 12.6 Résumant les débats, le Président a noté que deux délégations avaient émis des réserves mais que la majorité des délégations avaient approuvé la proposition dans son principe, sous réserve de certaines modifications du texte. Il a recommandé avec insistance au Groupe de travail d'œuvrer à la finalisation d'un texte convenu.

13 Assurance obligatoire

- 13.1 Le Groupe de travail a examiné deux propositions, y compris des textes conventionnels, visant à imposer une assurance obligatoire pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison, propositions figurant dans le document 92FUND/WGR.3/22/6, soumis par les délégations de l'Australie, du Canada, de l'Italie, de la Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni. Il a été relevé que les coauteurs du document précité avaient proposé que tous les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison soient tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière conformément à l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été noté également que les coauteurs proposaient donc de supprimer la référence aux navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures qui figurait à l'article VII.1 de cette même convention. Le texte révisé ci-dessous de cet article a été présenté pour examen:

'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'.

- 13.2 Ces délégations ont fait valoir qu'à l'époque de l'adoption de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les installations situées au large des côtes se trouvaient généralement dans la mer territoriale alors que dans les conditions d'exploitation actuelles, la prospection pétrolière et la production de pétrole s'étaient déplacées de plus en plus loin au large des côtes dans des zones situées dans la zone économique exclusive (ZEE). Il a été relevé que les coauteurs avaient donc proposé que l'on modifie l'article VII.11 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de façon à ce que tous les navires qui entraient dans ses ports ou qui arrivaient 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) de la convention, ou qui les quittaient, soient couverts par une assurance. Il a été noté que les coauteurs avaient présenté les deux textes ci-dessous:

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'.

- 13.3 Au cours des débats, il a été généralement souscrit à la proposition d'étendre l'obligation de souscrire une assurance en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à tous les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison car l'expérience avait montré que les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures pouvaient causer de graves dommages par pollution et que les FIPOL avaient été à de nombreuses reprises la seule source d'indemnisation du fait que le propriétaire du navire n'avait ni couverture d'assurance ni les moyens financiers d'honorer les demandes.
- 13.4 La plupart des délégations étaient favorables à la 2ème option relative à une révision de l'article VII.11 au motif que l'introduction de la notion de juridiction, telle que proposée dans la 1ère option, pourrait créer des problèmes puisque le contrôle par l'État du port ne s'étendait généralement pas au-delà de la mer territoriale, tandis que deux délégations jugeaient préférable la 1ère option. Certaines délégations ont également émis des réserves concernant la 2ème option car, selon elles, elle pouvait donner lieu à des problèmes de juridiction à l'intérieur de la zone économique exclusive.

14 Quorum en vue des réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992

- 14.1 Le Groupe de travail a examiné une proposition visant à modifier l'article 20 de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour résoudre les problèmes auxquels l'Assemblée devait faire face pour obtenir le quorum, comme cela est exposé dans le document 92FUND/WGR.3/22/7, soumis par l'Australie, le Canada, l'Italie, la Nouvelle-Zélande, le Portugal et le Royaume-Uni.
- 14.2 Il a été rappelé qu'à sa 7ème réunion, le Groupe de travail avait décidé qu'il était nécessaire de parvenir à une solution pour éviter les conséquences très graves qui découleraient de l'impossibilité pour l'Assemblée de réunir le quorum. Il a été rappelé également que la Convention de 1992 portant création du Fonds prévoyait que la majorité des États Membres du Fonds constituait le quorum requis pour les réunions de l'Assemblée.
- 14.3 Il a été relevé que les coauteurs avaient proposé que l'article 20 soit modifié de façon à être libellé comme suit:

'Le quorum requis pour les réunions de l'Assemblée est constitué par:

- b) la majorité de ses membres; ou*
- c) au moins [la moitié] de [xx] % des membres réceptionnaires des plus grandes quantités d'hydrocarbures, et au moins la même proportion des autres membres'.*

- 14.4 Ces délégations ont fait valoir que la solution proposée visait à garantir un équilibre du fait qu'elle nécessitait la participation active des contribuables importants ainsi que celle des contribuables plus modestes, aucun des deux groupes ne pouvant réunir à lui seul le quorum. Il a été relevé, cependant, qu'il était important que les chiffres du pourcentage à faire figurer à la place des crochets ne soient pas trop élevés, car cela empêcherait de réunir le quorum.
- 14.5 De nombreuses délégations ont souscrit à cette proposition dans son principe mais ont émis des

réserves quant à la formulation précise de la disposition envisagée. Certaines délégations n'étaient pas favorables à l'idée selon laquelle, pour déterminer si le quorum a été réuni, il faudrait classer les États Membres selon différentes catégories en fonction de la quantité d'hydrocarbures reçus, tandis que, pour d'autres délégations, ces critères étaient déjà bien établis dans le cadre de Fonds aux fins de l'élection du Comité exécutif.

- 14.6 Une délégation a déclaré que les critères proposés risquaient de permettre à des groupes de pays de tenir une assemblée dans une région déterminée du monde sans la participation d'autres pays. Cette délégation a ajouté que les États Membres se devaient entre autres d'assister aux réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992, et qu'à son avis il était donc préférable d'étudier de manière approfondie les moyens de garantir la participation de tous plutôt que de se concentrer sur les critères à remplir pour réunir le quorum. Une autre délégation estimait qu'il était nécessaire de conserver les règles existantes en matière de quorum mais que l'on pourrait envisager d'autres règles en vue de sessions spécifiques.
- 14.7 Récapitulant les débats, le Président a déclaré que le Groupe de travail reconnaissait qu'il fallait trouver une solution à ce problème fondamental et qu'il importait qu'il continue à se concentrer sur cette question afin de parvenir rapidement à un accord sur les mesures qu'il conviendrait de prendre.

12 Autres questions

Fusion des Conventions de 1992

- 15.1 Le Groupe de travail a rappelé qu'à sa 7^{ème} réunion, les 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 avaient proposé la fusion, en une Convention unique, de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (document 92FUND/WGR.3/19/2, section 7). Il a été rappelé également que lorsqu'ils avaient soumis cette proposition, les coauteurs du document en question avaient déclaré qu'une convention unique faciliterait le processus de ratification et permettrait également de mieux garantir une application plus uniforme. Il a été fait valoir que cela simplifierait les questions relatives au droit des traités dans le cadre de la révision du régime d'indemnisation, présenterait l'avantage de lier l'approbation des demandes dans le cadre des deux niveaux d'indemnisation et faciliterait l'intervention du Fonds dans les actions en justice faisant intervenir des questions de principe au sujet des sinistres au titre desquels le Fonds n'aurait pas à verser d'indemnités.
- 15.2 Ces délégations ont demandé aux autres délégations de les aider à élaborer un document conjoint sur la question aux fins de son examen à la prochaine réunion du Groupe de travail.

Questions faisant intervenir le droit des traités

- 15.3 L'Administrateur s'est reporté au document 92FUND/WGR.3/22/18, dans lequel il avait présenté la liste des différents documents relatifs aux questions faisant intervenir le droit des traités et qu'il avait soumis aux 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} réunions du Groupe de travail. Il a déclaré qu'il avait l'intention si l'on devait réviser les Conventions de 1992, de soumettre de nouveaux documents sur ces questions à une réunion future du Groupe de travail.

13 Suite des travaux du Groupe de travail

- 16.1 Le Président a déclaré qu'étant donné les divergences d'opinion sur la question de savoir s'il conviendrait ou non de réviser les conventions de 1992, il estimait qu'il faudrait disposer de davantage de temps pour permettre de présenter de nouvelles propositions compte tenu de consultations entre les États qui étaient favorables à une révision des Conventions et ceux qui ne l'étaient pas. Il a ajouté que des consultations étaient nécessaires également parmi ceux qui étaient favorables à une révision des Conventions, en raison du grand nombre de propositions avancées sur la forme de révision à envisager.

- 16.2 Il a été décidé que la prochaine réunion du Groupe de travail aurait lieu en février 2005. Le Président a rappelé aux délégations qu'elles devaient remettre leurs documents en temps utile car c'était la seule manière de garantir qu'ils puissent être tous publiés dans les trois langues de travail officielles du Fonds de 1992 et également que les Membres du Groupe de travail soient en mesure d'examiner comme il convenait les propositions du Groupe.
-