



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

ASSEMBLÉE  
10ème session  
Point 8 de l'ordre du jour

92FUND/A.10/7  
10 mai 2005  
Original: ANGLAIS

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL  
INTERSESSIONS

92FUND/WGR.3/26

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

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

**Note de l'Administrateur**

<b>Résumé:</b>	Voir le résumé analytique.
<b>Mesures à prendre:</b>	Envisager si la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds devraient être révisées et, dans l'affirmative, les questions sur lesquelles devrait porter cette révision éventuelle.

**TABLE DES MATIÈRES**

	<b><u>Page</u></b>
<b>RÉSUMÉ ANALYTIQUE</b>	<b>3</b>
<b>1 Introduction</b>	<b>8</b>
<b>2 Participation</b>	<b>8</b>
<b>3 Mandat du Groupe de travail</b>	<b>9</b>
<b>4 Documents examinés par le Groupe de travail à sa neuvième session</b>	<b>10</b>
<b>5 Questions examinées à la neuvième réunion du Groupe de travail</b>	<b>11</b>
<b>6 Niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et rapport avec l'indemnisation financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures</b>	<b>11</b>
<b>7 Transport d'hydrocarbures par des navires sous -normes</b>	<b>14</b>
<b>8 Procédures d'amendement tacite</b>	<b>16</b>
<b>9 Assurance obligatoire</b>	<b>16</b>
<b>10 Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures</b>	<b>16</b>
<b>11 Quorum pour les réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992</b>	<b>17</b>
<b>12 Définition du terme "navire"</b>	<b>17</b>
<b>13 Application uniforme des Conventions</b>	<b>18</b>
<b>14 Suspension du droit de limiter sa responsabilité</b>	<b>18</b>
<b>15 Problèmes rencontrés par les sociétés de stockage d'hydrocarbures</b>	<b>18</b>
<b>16 Responsabilité du propriétaire de la cargaison</b>	<b>20</b>
<b>17 Contribution annuelle minimale au Fonds de 1992</b>	<b>20</b>
<b>18 Fusion des conventions</b>	<b>21</b>
<b>19 Questions faisant intervenir le droit des traités</b>	<b>21</b>

## RESUMÉ ANALYTIQUE

### Mandat

Le Groupe de travail créé en avril 2000 par l'Assemblée du Fonds de 1992 a tenu une réunion en mars 2005 sous la présidence de M. A. Popp QC (Canada), sur la base du mandat ci-après que l'Assemblée lui avait confié à sa session d'octobre 2001:

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

Le rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa huitième réunion, tenue en mai 2004, a été examiné par l'Assemblée à sa neuvième session, en octobre 2004. Dans son résumé des débats, le Président de l'Assemblée a relevé que le Groupe de travail se divisait en deux grands groupes, dont l'un était opposé à toute révision des Conventions de 1992 et à la prorogation du Groupe de travail, tandis que l'autre estimait qu'un certain nombre de questions en suspens devaient être examinées par le Groupe de travail, ce qui pourrait déboucher sur une révision des Conventions de 1992. Il a également noté que certaines délégations qui n'étaient pas favorables à une révision des conventions n'avaient néanmoins pas une position inflexible concernant la question de savoir si le Groupe de travail devait poursuivre ses travaux, à condition qu'une date soit fixée pour la fin de ces travaux. Il a en outre relevé que la plupart des délégations qui s'étaient déclarées favorables à la prorogation du Groupe de travail avaient admis qu'il ne devrait pas continuer indéfiniment et qu'il devrait être en mesure de soumettre une recommandation finale à l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 2005.

L'Assemblée a décidé que le Groupe de travail devrait se réunir en février 2005<sup><1></sup> et devrait soumettre des recommandations finales à la session d'octobre 2005 de l'Assemblée sur la question de savoir si oui ou non les conventions devraient être révisées et, dans l'affirmative, les dispositions qui nécessiteraient une révision (document 92FUND/A.9/31, paragraphe 7.11).

### Débats lors de la réunion de mars 2005

Niveau du montant de limitation du propriétaire et rapport avec la responsabilité financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures (section 6).

---

<1> Réunion reportée à mars 2005.

Le Groupe de travail a pris note des explications concernant l'accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA), mécanisme volontairement mis en place par l'International Group of P&I Clubs pour corriger le déséquilibre dans le partage de la charge financière résultant de l'établissement du Fonds complémentaire. Bien que cet accord ait été conclu sur une base volontaire, il est juridiquement contraignant pour les propriétaires de navires qui y sont parties. En vertu de cet accord, les propriétaires de navires et les clubs se sont engagés à rembourser au Fonds de 1992 toutes les demandes de remboursement jusqu'à un seuil de 20 millions de DTS lorsque le montant de limitation prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est inférieur à ce chiffre, c'est-à-dire pour les navires dont la jauge est égale ou inférieure à 29 548 tonneaux. Bien que l'accord STOPIA ne s'appliquerait qu'aux dommages de pollution survenus dans des États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire, il s'appliquerait indépendamment du fait que le Fonds complémentaire ait ou non versé des indemnités, et étant donné que ce serait le Fonds de 1992 qui serait indemnisé, tous les contributeurs au Fonds de 1992 en bénéficieraient, et pas seulement ceux qui contribuent au Fonds complémentaire.

Le Groupe de travail a noté que l'International Group of P&I Clubs avait également soumis une autre proposition visant à créer un "accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes" (TOPIA) en vertu duquel les clubs rembourseraient au Fonds complémentaire 50 % des sommes versées par celui-ci à titre d'indemnisation. Le mécanisme TOPIA était proposé à titre de solution de remplacement pour le mécanisme STOPIA et si cette proposition était acceptée, l'International Group of P&I Clubs exigerait que la mise en place du mécanisme TOPIA intervienne simultanément avec le retrait du mécanisme STOPIA. Ni l'un ni l'autre de ces accords n'était proposé par l'International Group à titre de mesure intérimaire; l'un et l'autre étaient subordonnés à la condition qu'il n'y ait pas de révision des conventions existantes.

Le Groupe de travail a pris note des vues exprimées par la délégation grecque et les délégations d'observateurs de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO), en particulier du fait que ces délégations étaient opposées à toute révision des conventions et qu'elles appuyaient les propositions d'accords librement consentis avancées par l'International Group of P&I Clubs. Le Groupe de travail a également noté le point de vue opposé exprimé par l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) selon lequel le problème de l'accroissement de la responsabilité financière du propriétaire devrait être réglé au moyen d'une révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et les propriétaires de navires devraient également contribuer au Fonds complémentaire.

Au cours des débats qui ont suivi, il est apparu que les membres du Groupe de travail étaient également divisés au sujet de la question de savoir si les Conventions de 1992 devaient ou non être révisées. Le Groupe a donc décidé qu'il n'était pas en mesure de soumettre une recommandation à l'Assemblée du Fonds de 1992 sur la question, mais qu'il lui laisserait le soin de prendre une décision à la lumière des débats. Le Groupe de travail a reconnu avec le Président que, pour réussir, une révision des conventions devait bénéficier d'un large appui.

Le Groupe de travail a décidé, étant donné qu'il n'avait formulé aucune recommandation sur la question de savoir si les Conventions de 1992 devaient ou non être révisées, qu'il devrait examiner un certain nombre d'autres questions soulevées dans un document présenté par le Président afin de conseiller l'Assemblée au sujet des questions à prendre en considération s'il était décidé de réviser les Conventions. Le Groupe de travail a procédé à l'examen de ces questions sans préjuger de la position des délégations qui étaient opposées à toute révision des Conventions de 1992.

#### Transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes (section 7)

Le Groupe de travail a pris note des opinions exprimées par l'International Group of P&I Clubs au sujet de la possibilité de régler la question des navires sous-normes dans le cadre du régime international d'indemnisation, notamment sur le fait que rien ne prouvait que l'imposition d'une responsabilité supplémentaire améliorerait le comportement de l'exploitant d'un navire inférieur aux normes et que toute mesure punitive à l'intention de ces opérateurs se trouverait déjouée étant donné que le mécanisme de

l'assurance aurait pour effet de faire peser l'accroissement de la responsabilité sur l'ensemble du secteur maritime.

Le Groupe de travail a pris note d'un certain nombre de propositions concrètes faites par l'International Group of P&I Clubs à la suite de l'étude réalisée par le Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) concernant le retrait de l'assurance pour les navires sous-normes. L'International Group avait proposé de créer un groupe de travail officieux qui pourrait se réunir pendant les réunions des FIPOL pour examiner cette initiative plus avant et faire rapport à l'Assemblée du Fonds de 1992 et à l'Organisation maritime internationale (OMI).

La proposition de l'International Group of P&I Clubs a reçu un très large appui, bien que certaines délégations se soient inquiétées de ce que la question du transport d'hydrocarbures par des navires inférieurs aux normes avait un caractère essentiellement technique et devrait être examinée sous les auspices de l'OMI. On a fait valoir que si le groupe de travail envisagé était créé, son mandat devrait rester concentré sur les questions d'assurance et ne pas porter sur des questions techniques.

Le Groupe de travail a décidé de recommander à l'Assemblée du Fonds de 1992 d'envisager la constitution d'un groupe de travail officieux qui serait chargé d'examiner la question du transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes.

#### Procédures d'amendement tacite (section 8)

Lors de réunions précédentes, un accord général s'était dégagé quant à la nécessité d'apporter des améliorations à la procédure existante permettant de relever les limites financières prévues par les Conventions de 1992 ("procédure d'amendement tacite"), soit par une révision automatique de ces limites prévues par les Conventions conformément à une formule appropriée qui déclencherait tout relèvement, soit par une réduction de la périodicité de la procédure actuelle.

Le Groupe de travail a décidé de recommander à l'Assemblée du Fonds de 1992 que, si elle décidait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions, la procédure permettant de relever les limites financières prévues par les Conventions devrait être modifiée.

#### Assurance obligatoire (section 9)

Au cours de réunions antérieures, l'élargissement de l'obligation de souscrire une assurance conformément à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aux navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison avait reçu un large appui.

Le Groupe de travail a décidé d'adresser une recommandation à l'Assemblée afin que, si celle-ci décidait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions, les dispositions concernant l'assurance obligatoire devraient être modifiées afin de s'appliquer à tous les navires, quelle que soit la quantité d'hydrocarbures transportés.

#### Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures (section 10)

La non-soumission de rapports sur les hydrocarbures par un certain nombre d'États a été un problème pour le Fonds et, lors d'une réunion antérieure, une proposition avait été faite en vue d'insérer dans la Convention de 1992 portant création du Fonds des dispositions qui reprendraient l'article 15 du Protocole portant création du Fonds complémentaire en vertu duquel il n'est pas versé d'indemnisation aux États qui ne se sont pas acquittés de leurs obligations de soumettre des rapports sur les hydrocarbures.

Le Groupe de travail a décidé de recommander à l'Assemblée que, si elle décidait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions, elle aborderait la question des sanctions à prendre contre les États qui ne soumettent pas de rapports sur les hydrocarbures.

#### Quorum pour les réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992 (section 11)

Il est devenu de plus en plus difficile de réunir un quorum pour les réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992. Pour éviter que cela ne paralyse le fonctionnement du Fonds, l'Assemblée a créé en octobre 2002

un Conseil d'administration pour lequel l'exigence d'un quorum était moins stricte et qui agirait en son nom si l'Assemblée ne parvenait pas à réunir un quorum.

Le Groupe de travail a décidé que, si la question de la réunion d'un quorum pour les réunions ne suffisait pas à elle seule à justifier une révision de la Convention de 1992 portant création du Fonds, elle devrait faire l'objet d'un examen plus poussé au cas où il serait décidé de procéder à une révision de la Convention.

#### Définition du terme "navire" (section 12)

L'ambiguïté de la définition du terme "navire" avait paru suffisamment grave pour justifier la création d'un Groupe de travail distinct chargé d'arrêter la ligne adoptée par le Fonds de 1992 au sujet de l'interprétation de cette définition. En octobre 2000, l'Assemblée a entériné la recommandation de ce Groupe de travail. L'interprétation de cette définition que l'Assemblée a adoptée, a été contestée par les tribunaux grecs au sujet de l'accident du *Slops*.

Le Groupe de travail a décidé de recommander à l'Assemblée que, si elle décidait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions, la définition du terme "navire" devrait être modifiée afin d'éliminer toute ambiguïté.

#### Application uniforme des Conventions (section 13)

Des difficultés sont apparues dans certaines juridictions lorsque les tribunaux ont rendu des décisions qui allaient à l'encontre des intentions à l'origine des Conventions.

Le Groupe de travail a décidé que la question de l'application uniforme des Conventions était suffisamment importante pour rester inscrite à l'ordre du jour si les Conventions étaient révisées.

#### Suspension du droit de limiter sa responsabilité (section 14)

Le Groupe de travail a examiné à diverses occasions les conditions dans lesquelles il est possible de suspendre le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Bien que certaines délégations se soient déclarées favorables au retour aux conditions moins strictes qui figuraient dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, un amendement de la Convention dans ce sens n'a pas reçu un large appui au sein du Groupe de travail.

Le Groupe de travail a décidé de ne pas recommander le maintien à l'ordre du jour d'une modification des conditions dans lesquelles le droit de limiter la responsabilité pourrait être suspendu au cas où il serait décidé de réviser les Conventions, bien que cela ne doive pas être interprété comme signifiant que le Groupe de travail ne continuait pas à s'intéresser à l'amélioration de la qualité des transports maritimes.

#### Problèmes rencontrés par les sociétés de stockage d'hydrocarbures (section 15)

En 2004, le Groupe de travail avait examiné une proposition visant à insérer dans une version révisée de la Convention de 1992 deux dispositions qui figurent dans la Convention 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 des "hydrocarbures donnant lieu à contribution". La première disposition permettrait aux sociétés de stockage, dans certaines conditions, de répercuter sur leurs mandants l'obligation de verser des 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 destination finale, ne seraient considérés comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de leur réception au lieu de destination finale. Lorsque la question a été examinée par le Groupe de travail, en 2004, très peu de délégations se sont déclarées favorables à une modification des termes "réceptionnaire" ou "hydrocarbures donnant lieu à contribution".

Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par la Fédération européenne des associations de stockistes indépendants (FETSA), qui avait fait une analyse arithmétique des effets que pourrait avoir sur les contributions au Fonds de 1992 la possibilité pour les compagnies de stockage d'identifier leurs mandants afin de se décharger sur eux de la responsabilité de payer des contributions. Les résultats de cette étude donnaient à penser que le fait de révéler l'identité des mandants ne menacerait pas la viabilité financière du Fonds de 1992 et pourrait peut-être amener un accroissement du volume global des hydrocarbures donnant lieu à contribution.

Bien que certaines délégations se soient déclarées favorables à la modification du régime des contributions au Fonds de 1992, d'autres se sont déclarées préoccupées par la complexité de ce changement et la charge administrative qu'il entraînerait.

Le Groupe de travail a décidé de recommander à l'Assemblée du Fonds de 1992 que tout examen d'une modification du système des contributions devrait être renvoyé en attendant que le système prévu par la Convention HNS ait été appliqué et mis à l'épreuve.

#### Responsabilité du propriétaire de la cargaison (section 16)

Au cours de réunions antérieures, le Groupe de travail avait examiné plusieurs propositions visant à imposer un niveau supplémentaire de responsabilité aux propriétaires de la cargaison qui utilisaient des navires inférieurs aux normes, allégeant du même coup l'accroissement de la charge financière qui incomberait aux réceptionnaires responsables d'hydrocarbures donnant lieu à contribution à la suite de l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

Le Groupe de travail a décidé de recommander à l'Assemblée de supprimer la question de la responsabilité des propriétaires de la cargaison de son ordre du jour s'il était décidé de procéder à une révision des conventions.

#### Contribution annuelle minimale au Fonds de 1992 (section 17)

Lors de réunions antérieures, le Groupe de travail avait examiné une proposition visant à ce que tous les États Membres, qu'ils reçoivent ou non des hydrocarbures donnant lieu à contribution à l'issue d'un transport par mer, devraient être tenus de verser une contribution annuelle minimale au Fonds de 1992, qui serait calculée soit sur la base d'une quantité minimale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution comme l'exige le Protocole portant création du Fonds complémentaire, soit en fonction d'un pourcentage donné du montant total de la charge financière incombant au Fonds de 1992.

Le Groupe de travail a décidé de recommander à l'Assemblée du Fonds de 1992 de renoncer à examiner cette question au cas où il serait décidé de réviser les Conventions de 1992.

#### Fusion des Conventions (section 18)

Lors de réunions précédentes, plusieurs délégations avaient proposé de fusionner la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds ainsi que le Protocole portant création du Fonds complémentaire pour en faire un instrument unique de façon à faciliter le processus de ratification, à mieux garantir leur application uniforme et à simplifier les questions relatives au droit des traités lors de toute révision ultérieure du régime.

Le Groupe de travail a conclu que l'inscription à l'ordre du jour de la question de la fusion des Conventions de 1992 ne bénéficiait d'aucun appui actuellement, au cas où il serait décidé de réviser les Conventions, mais qu'il conviendrait peut-être de réexaminer la question à une date ultérieure.

#### Questions faisant intervenir le droit des traités (section 19)

Le Groupe de travail a noté que si l'Assemblée du Fonds de 1992 décidait qu'il y avait lieu de réviser les conventions, l'Administrateur se proposait de soumettre d'autres documents sur ces questions.

## 1 Introduction

- 1.1 L'Assemblée du Fonds de 1992, à sa quatrième 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 neuvième réunion du 18 au 21 mars 2005 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'observateur 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 neuvième réunion du Groupe de travail:

Algérie	Gabon	Oman
Allemagne	Ghana	Panama
Antigua-et-Barbuda	Grèce	Pays-Bas
Argentine	Îles Marshall	Philippines
Australie	Irlande	Pologne
Bahamas	Italie	Portugal
Belgique	Japon	Qatar
Cameroun	Kenya	République de Corée
Canada	Lettonie	Royaume-Uni
Chine (Région administrative spéciale de Hong-Kong)	Libéria	Sierra Leone
Chypre	Lituanie	Singapour
Danemark	Malte	Suède
Émirats arabes unis	Maroc	Trinité-et-Tobago
Espagne	Mexique	Tunisie
Fédération de Russie	Monaco	Turquie
Finlande	Nouvelle-Zélande	Uruguay
France	Nigéria	Vanuatu
	Norvège	Venezuela

- 2.2 La Malaisie, qui avait déposé un instrument de ratification à la Convention de 1992 portant création du Fonds, mais pour laquelle la Convention n'était pas encore entrée en vigueur, était représentée en qualité d'observateur.

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

Arabie saoudite	Côte d'Ivoire	Pérou
Bénin	Équateur	République populaire
Brésil	Iran (République islamique d')	démocratique de Corée
Chili		

- 2.4 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)

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

Organisation maritime Internationale (OMI)

*Organisations internationales non gouvernementales:*

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)  
BIMCO  
Chambre internationale de la marine marchande (ICS)  
Comité maritime international (CMI)  
Fédération européenne des associations de stockistes indépendants (FETSA)  
Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF)  
International Group of P&I Clubs  
International Tanker Owners Pollution Federations Limited (ITOPF)  
Union internationale d'assurances transports (IUMI)

**3 Mandat du Groupe de travail**

- 3.1 À sa sixième 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
- 3.3 Le rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa huitième réunion, tenue en mai 2004, a été examiné par l'Assemblée à sa neuvième session, en octobre 2004. Dans son résumé des débats, le Président de l'Assemblée a relevé que le Groupe de travail se divisait en deux grands groupes, dont l'un était opposé à toute révision des Conventions de 1992 et à la prorogation du Groupe de travail, tandis que l'autre estimait qu'un certain nombre de questions en suspens devaient être examinées par le Groupe de travail, ce qui pourrait déboucher sur une révision des Conventions de 1992. Il a également noté que certaines délégations qui n'étaient pas favorables à une révision des conventions n'avaient néanmoins pas une position inflexible concernant la question de savoir si le Groupe de travail devait poursuivre ses travaux, à condition qu'une date soit fixée pour la fin de ces travaux. Il a en outre relevé que la plupart des délégations qui s'étaient déclarées favorables à la prorogation du Groupe de travail avaient admis qu'il ne devrait pas continuer indéfiniment et

qu'il devrait être en mesure de soumettre une recommandation finale à l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 2005.

- 3.4 L'Assemblée a décidé que le Groupe de travail devrait se réunir en février 2005<sup><2></sup> et devrait soumettre des recommandations finales à la session d'octobre 2005 de l'Assemblée sur la question de savoir si oui ou non les conventions devraient être révisées et, dans l'affirmative, les dispositions qui nécessiteraient une révision (document 92FUND/A.9/31, paragraphe 7.11).

#### **4 Documents examinés par le Groupe de travail à sa neuvième session**

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

92FUND/WGR.3/25	Étude de la suppression de l'assurance des navires sous-normes, effectuée par le Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (Administrateur)
92FUND/WGR.3/25/1	Proposition du Président du troisième Groupe de travail intersessions tendant à soumettre certains points de l'ordre du jour à l'Assemblée du Fonds de 1992 pour décision (Président)
92FUND/WGR.3/25/2	Partager la charge (International Group of P&I Clubs)
92FUND/WGR.3/25/3	Propositions présentées au sujet de l'exploitation des navires inférieurs aux normes (International Group of P&I Clubs)
92FUND/WGR.3/25/4	Examen du régime international d'indemnisation (Grèce)
92FUND/WGR.3/25/5	Principaux arguments en faveur de la révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (OCIMF)
92FUND/WGR.3/25/6	Élaboration chiffrée sur la proposition tendant à ce que les sociétés d'entreposage d'hydrocarbures puissent révéler l'identité de leurs mandants en évitant ainsi le risque que les contributions versées à l'avance ne donnent pas lieu à compensation (FETSA)
92FUND/WGR.3/25/7	Examen du régime international d'indemnisation (International Group of P&I Clubs)
92FUND/WGR.3/25/8	Partage de la responsabilité financière (Chambre internationale de la marine marchande et INTERTANKO)
92FUND/WGR.3/25/9	Navires sous-normes (Chambre internationale de la marine marchande et INTERTANKO)
92FUND/WGR.3/25/10	Liste des documents précédents (Administrateur)

- 4.2 Au cours des délibérations, il a été fait référence aux rapports du Groupe de travail sur les travaux de ses deuxième, troisième, quatrième, cinquième, septième<sup><3></sup> et huitième 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), 92FUND/A.9/5 (92FUND/WGR.3/20) et 92FUND/A.9/5/1 (cf. 92FUND/WGR.3/23). En ce qui concerne les documents présentés lors de ces réunions, il conviendrait de se rapporter à ces mêmes rapports.

---

<2> Réunion reportée à mars 2005.

<3> La sixième réunion du Groupe de travail, prévue pour le 23 octobre 2003, a été annulée faute de temps au cours des sessions des organes directeurs des FIPOL tenues en octobre 2003.

**5 Questions examinées à la neuvième réunion du Groupe de travail**

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

- 1 Niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et rapport avec l'indemnisation financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures.
- 2 Transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes.
- 3 Procédures d'amendement tacite.
- 4 Assurance obligatoire.
- 5 Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures.
- 6 Quorum pour les réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992.
- 7 Définition du terme "navire".
- 8 Application uniforme des Conventions.
- 9 Suspension du droit de limiter sa responsabilité.
- 10 Problèmes rencontrés par les prestataires de services de stockage d'hydrocarbures.
- 11 Responsabilité du propriétaire de la cargaison.
- 12 Contribution annuelle minimale au Fonds de 1992.
- 13 Fusion des Conventions.
- 14 Questions faisant intervenir le droit des traités.

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

- 6.1 Le Groupe de travail a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/WGR.3/25/2 soumis par l'International Group of P&I Clubs, qui fournissait des précisions sur les mécanismes volontairement mis en place par les membres des Clubs P&I pour corriger le déséquilibre dans le partage de la charge financière résultant de l'établissement du Fonds complémentaire, qui sera financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans les États qui deviennent parties au Protocole portant création de ce Fonds complémentaire. Le Groupe de travail a noté que l'International Group of P&I Clubs avait mis en place le mécanisme d'indemnisation des dommages de pollution par les hydrocarbures causés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA), en vertu duquel les propriétaires de navires et les clubs s'engagent à rembourser au Fonds de 1992 toutes les demandes d'indemnisation jusqu'au seuil de 20 millions de DTS lorsque le montant de limitation prévu par la Convention sur la responsabilité civile de 1992 est inférieur, à savoir pour les navires dont la jauge est égale ou inférieure à 29 548 tonneaux, de telle sorte que le montant maximal d'indemnisation exigible des propriétaires de navires de cette jauge serait de 20 millions de DTS. Le Groupe de travail a également noté que le mécanisme STOPIA ne serait applicable qu'aux dommages de pollution survenus dans les États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire mais il s'appliquerait indépendamment du fait que le Fonds complémentaire ait ou non versé des indemnités. Il a également noté qu'étant donné que ce serait le Fonds de 1992 qui serait indemnisé, tous les contributeurs au Fonds de 1992, et pas seulement ceux qui contribuent au Fonds complémentaire, bénéficieraient du mécanisme STOPIA. Le Groupe de travail a par ailleurs noté que le mécanisme

STOPIA constituait un accord juridiquement contraignant visant à rembourser le Fonds de 1992, cet accord étant garanti par l'International Group of P&I Clubs.

- 6.2 Le Groupe de travail a noté que les organes directeurs de l'International Group avaient également approuvé une autre proposition visant à mettre en place un accord d'indemnisation des dommages de pollution causés par les navires-citernes (TOPIA) en vertu duquel les clubs rembourseraient le Fonds complémentaire à hauteur de 50 % des indemnités versées par celui-ci. Le Groupe de travail a noté que bien que les compagnies pétrolières représentées par l'OCIMF n'avaient pas souscrit à cette proposition, celle-ci n'en était pas moins viable, à son avis, puisqu'elle fonctionnerait même sans l'assentiment explicite des réceptionnaires d'hydrocarbures.
- 6.3 Le Groupe de travail a noté que le mécanisme TOPIA était proposé à titre de remplacement du mécanisme STOPIA et que si la proposition TOPIA était acceptée, l'International Group of P&I Clubs exigerait que l'application de l'accord TOPIA intervienne simultanément avec le retrait de l'accord STOPIA. Il a également noté que ces accords n'étaient pas proposés par l'International Group à titre de mesure intérimaire et qu'ils étaient l'un et l'autre subordonnés à la condition qu'il n'y ait pas de révision des Conventions existantes.
- 6.4 Le Groupe de travail a pris note des vues exprimées par la délégation grecque dans le document 92FUND/WGR.3/25/4, qui appelait son attention sur les difficultés juridiques et pratiques qui pourraient résulter de toute révision des Conventions, sur les opinions divergentes entre les membres du Groupe de travail quant à la nécessité de réviser ces Conventions et sur le risque de fragmentation du régime uniforme d'indemnisation actuellement appliqué s'il était décidé de réviser les Conventions.
- 6.5 Le Groupe de travail a noté que la délégation grecque avait estimé que le mécanisme STOPIA proposé par l'International Group of P&I Clubs, qui serait établi sur une base volontaire, faisait disparaître toute nécessité pratique de modifier les limites légales de la responsabilité puisqu'il conférerait des droits juridiques que le Fonds de 1992 serait à même de faire exécuter auprès des propriétaires de navires et directement auprès de leurs assureurs P&I. La délégation grecque a signalé que plus de 95% de la flotte mondiale de navires-citernes bénéficierait de cet accord, y compris les navires qui ne sont pas actuellement habilités à intenter une action directe en justice parce que leur jauge est inférieure au minimum à partir duquel le certificat attestant que leur responsabilité civile est couverte est exigé aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 6.6 Le Groupe de travail a noté que la Chambre de commerce internationale et INTERTANKO avaient salué avec conviction (document 92FUND/WGR.3/25/8) les principes à l'origine de la proposition de l'International Group of P&I Clubs de mettre en place le mécanisme STOPIA ou le mécanisme TOPIA pour résoudre rapidement la question épineuse du partage équitable de la charge financière sans avoir à entreprendre une révision des Conventions existantes.
- 6.7 Le Groupe de travail a pris note de l'opinion opposée exprimée par l'OCIMF dans le document 92FUND/WGR.3/25/5, selon laquelle le relèvement de la responsabilité financière du propriétaire devrait être réglé au moyen d'une révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et le propriétaire devrait aussi participer au Fonds complémentaire. Le Groupe de travail a noté que l'OCIMF avait fait valoir qu'un tel relèvement de la responsabilité financière du propriétaire aurait un effet bénéfique sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution. Il a également noté que, de l'avis de l'OCIMF, le Fonds complémentaire ne constituait qu'une solution provisoire. Le Groupe de travail a par ailleurs relevé que l'OCIMF n'était pas favorable aux mécanismes volontaires envisagés en faisant valoir qu'ils ne s'appliqueraient pas à tous les navires et que ces mécanismes pourraient être suspendus ou modifiés unilatéralement à n'importe quel moment.
- 6.8 Le Groupe de travail a pris note du document soumis par l'International Group of P&I Clubs (document 92FUND/WGR.3/25/7) en réponse à quelques-uns des points soulevés dans le document 92FUND/WGR.3/25/5 soumis par l'OCIMF.

- 6.9 Un certain nombre de délégations ont indiqué que l'étude des coûts réalisée par l'Administrateur et dont il a rendu compte dans le document 92FUND/WGR.3/22 avait mis en lumière un déséquilibre dans le partage de la charge financière dans le passé, déséquilibre qui s'accroîtrait avec l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire, au point que certains États refuseraient d'y adhérer. Ces délégations se sont félicitées de l'initiative prise par les Clubs P&I pour mettre en place sur une base volontaire le mécanisme STOPIA à titre de mesure intérimaire, mais sans pouvoir comprendre l'hostilité des Clubs à une révision des Conventions. Ces délégations ont insisté sur la nécessité d'une révision limitée des Conventions pour remédier à ce déséquilibre financier et pour assurer l'application uniforme de ces Conventions. On a fait observer que si les deux Conventions avaient été fusionnées pour former une convention unique de la même manière que la Convention HNS, il aurait été inconcevable d'accroître la responsabilité financière des propriétaires de la cargaison sans accroître simultanément la responsabilité des propriétaires.
- 6.10 Un nombre quasiment égal de délégations se sont déclarées opposées à toute révision des Conventions en faisant valoir que les mécanismes mis en place sur une base volontaire par l'International Group of P&I Clubs ont réglé de manière efficace le déséquilibre dans le partage de la charge financière en évitant les retards qui résulteraient d'une révision et de son entrée en vigueur. On a fait observer qu'il était extrêmement improbable qu'un processus de révision puisse être mené à bien alors qu'un aussi grand nombre d'États y étaient opposés. Certaines délégations, qui n'étaient pas hostiles à une révision à une date ultérieure, mais pensaient qu'il serait prématuré de réviser les Conventions à ce stade, ont fait valoir qu'un certain temps devrait être accordé aux nouveaux mécanismes mis en place sur une base volontaire pour permettre aux États de voir comment ils fonctionnaient dans la pratique.
- 6.11 Un certain nombre de délégations ont estimé que si les Conventions avaient bien fonctionné dans le passé, elles souffraient de graves lacunes qui allaient au-delà de considérations financières et du partage de la charge financière, comme par exemple la nécessité de garantir que les réunions des organes directeurs réunissent un quorum, la nécessité de disposer de moyens efficaces pour faire respecter les obligations en matière d'envoi de rapports sur les hydrocarbures et la nécessité de garantir que les Conventions étaient appliquées de façon uniforme, par exemple s'agissant de la recevabilité des demandes d'indemnisation, en particulier des demandes liées à des dommages à l'environnement. Ces délégations estimaient donc qu'une révision du système était nécessaire et urgente. On a également fait observer que la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures soulevaient d'importantes questions de principe qui devaient être régies par des lois.
- 6.12 Certaines délégations ont déclaré qu'il était dommage que les deux côtés de ce secteur industriel n'aient pas pu s'entendre, ce qui constituait un obstacle majeur à tout nouveau progrès. Ces délégations ont instamment prié les deux côtés de continuer à rechercher un consensus afin d'éviter la fragmentation du régime d'indemnisation.
- 6.13 Une délégation a laissé entendre que le mécanisme STOPIA serait plus attrayant s'il s'appliquait aux dommages de pollution dans tous les États Membres du Fonds de 1992 et pas seulement aux dommages survenus dans les États Membres du Fonds complémentaire. Une autre délégation a estimé que l'action conjuguée des mécanismes STOPIA et TOPIA corrigerait à la fois le déséquilibre actuel concernant les navires de petites dimensions et le déséquilibre que créera ultérieurement l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire.
- 6.14 La délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a indiqué que la principale objection des Clubs à toute révision tenait au risque que cela pourrait conduire à une révision complète des Conventions. Cette délégation a fait observer que l'assurance fournie par le mécanisme STOPIA n'était pas limitée aux Clubs de l'International Group, mais s'étendait également aux assureurs de Chine, de la Fédération de Russie, de la République de Corée qui étaient réassurés grâce aux dispositifs de mise en commun de l'International Group. Cette délégation a déclaré que les Clubs soumettraient de nouveau à leurs conseils d'administration la question de savoir si le mécanisme STOPIA pouvait être élargi à tous les événements couverts par

le Fonds de 1992 et à la question de savoir si les propriétaires de navires seraient prêts à appliquer à la fois le mécanisme STOPIA et le mécanisme TOPIA au lieu de l'un ou de l'autre.

- 6.15 Plusieurs délégations ont souligné que toute révision serait limitée à un petit nombre de questions et que la crainte d'une révision complète exprimée par l'International Group of P&I Clubs était injustifiée.
- 6.16 Résumant les débats, le Président a noté que le Groupe de travail était également divisé quant à la nécessité de réviser les Conventions de 1992. Il a donc déclaré qu'en raison des divergences de vues, le Groupe n'était pas en mesure de faire une recommandation sur ce point à l'Assemblée du Fonds de 1992 et qu'il appartiendrait à l'Assemblée de parvenir à une décision à la lumière des débats. Il a exprimé l'espoir que, dans l'intervalle, les deux parties en présence continueraient à débattre de ces questions et à étudier les moyens de réduire l'écart qui les sépare. Il a souligné l'importance du maintien d'un système mondial et universellement applicable et que, pour réussir, une révision des Conventions devait bénéficier d'un large appui.
- 6.17 Le Groupe de travail a accepté le résumé du Président et décidé de ne pas adresser à l'Assemblée du Fonds de 1992 une recommandation sur la nécessité de réviser ou non les Conventions.
- 6.18 Le Groupe de travail a également décidé qu'étant donné qu'il n'avait fait aucune recommandation sur la révision éventuelle des Conventions de 1992, il devrait examiner les diverses questions énumérées dans le document soumis par le Président (92FUND/WGR.3/25/1) afin de pouvoir conseiller l'Assemblée sur les questions à aborder si une révision des Conventions devait intervenir. Le Groupe de travail a noté que son examen de ces questions ne préjugait nullement de la position des délégations hostiles à toute révision des Conventions de 1992.

## **7 Transport d'hydrocarbures par des navires sous -normes**

- 7.1 Le Groupe de travail a pris note des opinions exprimées par la délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs dans le document 92FUND/WGR.3/25/3 selon lesquelles les propositions avancées par des mêmes membres du Groupe de travail pour régler la question des navires sous-normes dans le cadre du régime international d'indemnisation venaient mal à propos pour deux grandes raisons. Il a noté que selon l'International Group, rien ne prouvait que l'imposition d'une responsabilité additionnelle améliorerait le comportement des exploitants de navires inférieurs aux normes et que le caractère punitif des propositions n'atteindrait pas son but étant donné que la charge de la responsabilité accrue incomberait, par le biais du mécanisme de l'assurance, à l'ensemble du secteur des transports maritimes et non à l'exploitant du navire inférieur aux normes considéré. Le Groupe a également noté que les clubs avaient proposé que l'objectif principal devrait consister à créer des conditions propres à décourager ou empêcher l'exploitant de ces navires de naviguer, plutôt que de lui imposer une responsabilité accrue pour les dommages qu'il pourrait provoquer.
- 7.2 Le Groupe de travail a pris note du "Rapport sur la sécurité des navires" joint en annexe au document présenté par l'International Group of P&I Clubs, et en particulier d'un certain nombre de propositions concrètes présentées par l'International Group à la lumière de l'étude réalisée par le Comité des transports maritimes de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) concernant le retrait de la couverture d'assurance aux navires sous-normes. Il a noté que l'International Group avait proposé la création d'un groupe de travail officieux qui pourrait se réunir parallèlement aux réunions des FIPOL afin d'examiner cette initiative de manière plus approfondie et de faire rapport à l'Assemblée du Fonds de 1992 et à l'OMI. Il a noté que les clubs proposaient que ce groupe de travail officieux examine certaines questions précises, au nombre desquelles figuraient la révision des méthodes d'agrément des navires pour en recenser les lacunes, l'examen des avantages liés à l'adoption d'une enquête uniforme et le partage des données d'information ainsi qu'une révision des méthodes de certification.
- 7.3 Le Groupe de travail a noté que dans le document 92FUND/WGR.3/25/9, les délégations d'observateurs de la Chambre internationale de la marine marchande et d'INTERTANKO avaient

souscrit à l'opinion de l'International Group of P&I Clubs selon laquelle l'imposition d'une responsabilité additionnelle n'améliorerait pas le comportement des exploitants de navires inférieurs aux normes étant donné que le principe de l'assurance obligatoire, instauré pour veiller à ce qu'une indemnisation ne soit pas refusée aux victimes de la pollution, avait aussi pour effet d'atténuer les conséquences, pour le propriétaire, de l'augmentation de sa responsabilité. Le Groupe a noté que la Chambre internationale de la marine marchande et INTERTANKO avaient reconnu l'importance du rôle joué par les P&I Clubs en veillant à ce que les navires-citernes qui ne répondent pas aux normes requises ne soient pas couverts par une assurance et avaient soutenu sans réserve l'adoption par les clubs des mesures concrètes indiquées dans le "Rapport sur la sécurité des navires" pour compléter les mesures prises par l'OMI et les États ainsi que par les secteurs concernés. La Chambre internationale de la marine marchande et INTERTANKO se sont toutefois demandé si les réunions du Fonds de 1992 constituaient l'enceinte la plus appropriée pour les réunions du groupe de travail officieux dont l'International Group avait proposé la création, compte tenu des travaux et du rôle plus importants de l'OMI dans la lutte contre l'exploitation des navires inférieurs aux normes.

- 7.4 Un certain nombre de délégations ont reconnu l'importance du rôle du secteur des assurances dans l'élimination des navires sous-normes et ont accueilli favorablement la proposition de l'International Group of P&I Clubs de créer un groupe de travail officieux. Ces délégations ont souligné que le mandat de tout groupe de cette nature devrait être approuvé par l'Assemblée du Fonds de 1992 et qu'il importerait que le groupe continue à se concentrer sur les aspects liés à l'assurance en évitant d'aborder les questions techniques qui relèvent de la responsabilité de l'OMI. On a fait valoir qu'étant donné que de nombreuses délégations aux réunions du Fonds étaient représentées par des services gouvernementaux qui étaient chargés de valider les polices d'assurance et de délivrer des certificats attestant que les navires étaient assurés conformément aux dispositions de la Convention sur la responsabilité civile, le Fonds était pleinement qualifié pour examiner le rôle du secteur des assurances dans l'élimination des navires sous-normes.
- 7.5 D'autres délégations ont estimé que la question du transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes avait un caractère technique et n'entrait pas dans le mandat du Groupe de travail et qu'elle devrait donc être examinée sous les auspices de l'OMI. Ces délégations ont estimé que le rôle de l'OMI pourrait se trouver diminué si un organe extérieur à cette organisation était amené à participer à l'examen de ces questions et qu'il serait préférable que la question soit examinée par le Comité juridique de l'OMI avec la participation du Fonds de 1992 selon que de besoin.
- 7.6 La délégation d'observateurs de l'OMI a indiqué que cette organisation se tenait prête à fournir une assistance pour toutes les questions liées à l'initiative visant à améliorer la qualité des transports maritimes et que s'il était peut-être préférable que le Fonds s'occupe des initiatives liées à l'assurance, le Comité juridique de l'OMI pourrait aussi s'y intéresser.
- 7.7 Résumant les débats, le Président a noté que la proposition de l'International Group of P&I Clubs visant à créer un groupe de travail officieux qui se réunirait en même temps que les FIPOL pour étudier l'initiative mentionnée au paragraphe 7.2 bénéficiait d'un énorme appui, mais que l'Assemblée du Fonds de 1992 devrait examiner la proposition et décider si le Fonds devrait poursuivre l'examen de la question et, dans l'affirmative, décider de l'organe compétent pour entreprendre cette étude. Le Président a également précisé que si ce groupe de travail officieux était créé, il devrait se limiter aux questions du transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes du point de vue de l'assurance et ne devrait pas aborder des questions qui relèvent de la compétence de l'OMI. Le Président a également indiqué que la proposition des Clubs n'aurait aucune incidence sur la décision que prendrait l'Assemblée quant à une révision éventuelle des Conventions. Il a suggéré que si un groupe de travail officieux était créé par l'Assemblée, il serait important que l'Association internationale des sociétés de classification (AISC), qui n'avait pas le statut d'observateur auprès du Fonds de 1992, soit invitée à y participer. Le Président a prié l'Administrateur de tenir l'AISC informée de l'évolution de la situation.

- 7.8 Le Groupe de travail a accepté le résumé proposé par le Président et décidé de recommander à l'Assemblée du Fonds de 1992 d'envisager la création éventuelle d'un groupe de travail officieux pour examiner la question du transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes.

## **8 Procédures d'amendement tacite**

- 8.1 Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait déjà examiné s'il y avait lieu de modifier la procédure d'amendement tacite en vertu de laquelle tout amendement aux limites financières adopté par le Comité juridique de l'OMI est considéré comme ayant été accepté dans un délai de dix-huit mois de sa notification à tous les États contractants à moins que, pendant cette période, pas moins d'un quart des États qui étaient des États contractants à la date de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique aient indiqué à l'OMI qu'ils ne l'acceptaient pas, auquel cas l'amendement est rejeté.
- 8.2 Le Groupe de travail a rappelé que, de l'avis unanime, la procédure actuelle d'amendement tacite devait être améliorée soit pour autoriser une révision automatique des limites financières en vertu des Conventions conformément à une formule appropriée qui déclencherait tout relèvement, ou afin de réduire la périodicité de la procédure actuelle.
- 8.3 Un certain nombre de délégations ont pensé que si l'Assemblée du Fonds de 1992 décidait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions, la procédure permettant de relever les limites financières devrait être modifiée afin de protéger les victimes des dommages de pollution tout en protégeant l'industrie des transports maritimes contre des majorations importantes de leurs risques financiers. Ces délégations ont déclaré préférer des augmentations modestes et fréquentes à des augmentations moins fréquentes et importantes.
- 8.4 Le Groupe de travail a décidé de recommander à l'Assemblée que, si elle décidait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions, la procédure applicable à la modification des limites financières en vertu des Conventions devrait être modifiée.

## **9 Assurance obligatoire**

- 9.1 Le Groupe de travail a noté qu'en vertu des dispositions de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, seuls les propriétaires des navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison étaient tenus d'avoir une assurance pour couvrir leur responsabilité en vertu de cette Convention.
- 9.2 Le Groupe de travail a rappelé qu'au cours des réunions précédentes, l'élargissement de l'obligation d'une assurance obligatoire aux navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison avait reçu un énorme appui.
- 9.3 Le Groupe de travail a décidé d'adresser une recommandation à l'Assemblée afin que, si elle décidait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions, les dispositions relatives à l'assurance obligatoire devraient être modifiées pour s'appliquer à tous les navires, quelle que soit la quantité d'hydrocarbures transportée à bord.

## **10 Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures**

- 10.1 Le Groupe de travail a rappelé que la non-soumission de rapports sur les hydrocarbures par un certain nombre d'États avait été un problème dans le régime du Fonds presque depuis sa création. Il a également rappelé que, ainsi que l'Assemblée du Fonds de 1992 l'avait noté à diverses occasions, la Convention de 1992 portant création du Fonds dans sa version actuelle ne permettait pas d'imposer des sanctions quelconques aux États qui ne remplissaient pas leurs obligations contractuelles à cet égard.
- 10.2 Le Groupe de travail a rappelé qu'à une réunion précédente, il avait examiné une proposition visant à insérer dans la Convention de 1992 portant création du Fonds des dispositions qui

correspondaient à l'article 15 du Protocole portant création du Fonds complémentaire, en vertu desquelles l'indemnisation peut être refusée aux États qui n'ont pas rempli leurs obligations de soumettre des rapports sur les hydrocarbures.

- 10.3 Un certain nombre de délégations ont estimé que des sanctions étaient nécessaires pour garantir que tous les États Membres s'acquittaient de leurs obligations de soumettre des rapports sur les hydrocarbures.
- 10.4 Le Groupe de travail est convenu que si l'Assemblée décidait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions, la question des sanctions contre les États qui n'ont pas soumis de rapports sur les hydrocarbures devrait être examinée.

## **11 Quorum pour les réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992**

- 11.1 Le Groupe de travail a rappelé qu'en vertu de l'article 20 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, la majorité des membres de l'Assemblée constitue le quorum requis pour ses réunions.
- 11.2 Le Groupe de travail a rappelé qu'à mesure que la composition du Fonds de 1992 continuait à croître, il était devenu de plus en plus difficile de réunir un quorum pour les réunions de l'Assemblée, ce qui pourrait finalement paralyser le Fonds, peut-être même perturber le règlement des demandes d'indemnisation. Le Groupe de travail a également rappelé que pour éviter que l'Assemblée ne puisse réunir un quorum qui paralyserait le Fonds de 1992, l'Assemblée avait à sa septième session, en octobre 2002, créé un Conseil d'administration pour lequel l'exigence d'un quorum était moins stricte et qui pouvait agir au nom de l'Assemblée si celle-ci ne parvenait pas à constituer un quorum (résolution n° 7 du Fonds de 1992).
- 11.3 Certaines délégations ont estimé qu'il était nécessaire d'apporter à ce problème une solution durable qui ne pourrait pas juridiquement être remise en cause, ce qui nécessiterait inévitablement la révision de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 11.4 D'autres délégations ne voyaient pas la nécessité de réviser la Convention pour résoudre ce problème, estimant que la question pourrait être réglée par l'adoption d'une résolution telle que celle déjà adoptée par l'Assemblée en vue d'établir le Conseil d'administration et être assortie d'une disposition moins stricte en matière de quorum au cas où l'Assemblée ne réunirait pas un quorum. Une délégation a proposé une autre solution, à savoir l'adoption d'une résolution en vertu de laquelle le nombre de membres constituant un quorum serait réduit si, à l'issue d'un temps déterminé après l'ouverture de la session de l'Assemblée, une majorité d'États Membres n'étaient pas présents.
- 11.5 Le Groupe de travail a décidé que, bien que la question de la constitution d'un quorum pour les réunions ne suffisait pas à justifier une révision de la Convention de 1992 portant création du Fonds, elle devrait être inscrite parmi les questions à examiner plus avant au cas où il serait décidé de procéder à une révision.

## **12 Définition du terme "navire"**

- 12.1 Le Groupe de travail a rappelé que l'ambiguïté de la définition du terme "navire" avait été suffisamment grave pour justifier la constitution d'un groupe de travail distinct chargé d'arrêter la politique du Fonds de 1992 quant à l'interprétation de la définition et que les recommandations de ce groupe de travail avaient été entérinées par l'Assemblée à sa cinquième session, en octobre 2000 (document 92FUND/A.5/28, paragraphe 23.5). Il a également rappelé que l'interprétation de cette définition qui avait été adoptée par l'Assemblée est actuellement contestée par les tribunaux grecs au sujet de l'accident du *Slops*.

- 12.2 Le Groupe de travail a décidé de recommander à l'Assemblée qu'au cas où elle déciderait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions, la définition du terme "navire" devrait être modifiée pour éliminer toute ambiguïté.

### **13 Application uniforme des Conventions**

- 13.1 Le Groupe de travail a rappelé que des difficultés étaient apparues dans certaines juridictions à la suite de décisions des tribunaux qui étaient contraires aux intentions des Conventions. Il a également rappelé que le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992, avait adopté la résolution n° 8 du Fonds de 1992 sur l'interprétation et l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a noté que cette résolution indiquait qu'il était crucial pour un fonctionnement bon et équitable du régime mis en place par les Conventions de 1992 que celles-ci soient mises en œuvre et appliquées de manière uniforme dans tous les États Parties. Cette résolution soulignait qu'il était vital que les tribunaux des États Parties aux Conventions de 1992 tiennent compte des décisions prises par les organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 et relatives à l'interprétation et à l'application de ces Conventions. Le Groupe de travail a toutefois noté que bien que la résolution présente l'essentiel du problème, elle n'avait pas un caractère contraignant pour les tribunaux nationaux, qui pouvaient continuer à interpréter les Conventions d'une manière autre que les organes directeurs des Fonds.
- 13.2 Un certain nombre de délégations ont indiqué que l'interprétation uniforme des Conventions était un problème fondamental qui devrait être abordé lors de toute révision éventuelle des Conventions. Ces délégations ont reconnu que même si le libellé des Conventions était modifié, son interprétation finale continuerait d'incomber aux tribunaux nationaux et que le seul moyen de garantir une application uniforme consisterait à mettre en place un mécanisme international de règlement des différends, solution qui avait été rejetée dans le passé par les organes directeurs des Fonds.
- 13.3 Le Groupe de travail a décidé que la question de l'application uniforme des Conventions était suffisamment importante pour être maintenue à l'ordre du jour si les Conventions devaient être révisées.

### **14 Suspension du droit de limiter sa responsabilité**

- 14.1 Le Groupe de travail a rappelé qu'il avait examiné à diverses occasions les conditions pour la suspension du droit du propriétaire de limiter sa responsabilité dans le cadre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a noté qu'aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire serait privé du droit de limiter sa responsabilité si l'incident était causé par sa faute personnelle, alors qu'aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire perdrait le bénéfice de ce droit s'il était prouvé que le dommage par pollution résultait de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Le Groupe de travail a également rappelé que si certaines délégations s'étaient déclarées favorables au retour aux conditions prévues dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, un large appui en faveur d'un amendement de la Convention dans ce sens ne s'était pas dégagé au sein du Groupe de travail.
- 14.2 Le Groupe de travail a décidé de ne pas recommander que la question d'une révision des conditions applicables à la suspension du droit de limiter sa responsabilité soit maintenue à l'ordre du jour au cas où les Conventions seraient révisées, mais que cela ne devrait pas être interprété comme signifiant que le Groupe de travail ne continuait pas à s'intéresser à l'amélioration de la qualité des transports maritimes.

### **15 Problèmes rencontrés par les sociétés de stockage d'hydrocarbures**

- 15.1 Il a été rappelé que le Groupe de travail avait en 2004 examiné une proposition visant à insérer

dans une version révisée de la Convention de 1992 deux dispositions qui figurent dans la Convention SNPD, dite aussi Convention HNS, dont l'une se rapporte à la notion de "réceptionnaire" et l'autre à la définition de l'expression "hydrocarbures donnant lieu à contribution". Il a également été rappelé que la première de ces dispositions permettrait aux sociétés de stockage, dans certaines conditions, de répercuter sur leurs mandants l'obligation de verser des contributions. Il a en outre été rappelé qu'aux termes de la deuxième de ces dispositions, les hydrocarbures transbordés d'un navire sur un autre 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.

- 15.2 Il a été rappelé que lorsque la question avait été examinée en 2004, un certain nombre de délégations avaient souscrit en principe à la proposition visant à modifier la définition du terme "réceptionnaire" de façon à ce qu'elle corresponde au sens qu'en donne la Convention SNPD, ce qui serait plus équitable de l'avis de ces délégations. Il a été également rappelé que d'autres délégations s'étaient opposées à cette proposition en faisant valoir 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 en outre été rappelé que, selon l'un des arguments avancés, une solution commerciale entre les sociétés de stockage et leurs mandants conviendrait le mieux, tout en reconnaissant qu'il y avait des obstacles concrets à une solution de cette nature 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 des contributions par le Fonds.
- 15.3 Il a été rappelé que lorsque la question avait été examinée par le Groupe de travail, en 2004, très peu de délégations s'étaient déclarées favorables à une modification de la définition de l'expression "hydrocarbures donnant lieu à contribution" visant 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.
- 15.4 Le Groupe de travail a pris note des renseignements fournis par la Fédération européenne des associations de stockistes indépendants (FETSA) dans le document 92FUND/WGR.3/25/6, qui contenait une analyse arithmétique des effets potentiels sur les contributions au Fonds de 1992 de l'autorisation éventuellement donnée aux entreprises de stockage d'hydrocarbures de révéler l'identité de leurs mandants en se déchargeant sur eux de la responsabilité de verser des contributions. Le Groupe de travail a noté que les résultats de cette analyse donnaient à penser que la divulgation de l'identité des mandants ne mettrait pas en danger la viabilité financière du Fonds de 1992 et pourrait peut-être conduire à un accroissement du volume total des hydrocarbures donnant lieu à contribution.
- 15.5 Le Groupe de travail a rappelé que les entreprises de stockage d'hydrocarbures avaient fait valoir qu'elles n'avaient aucun intérêt commercial dans les hydrocarbures qu'elles entreposent mais, aux termes du libellé actuel de la Convention de 1992 portant création du Fonds, elles devaient assumer la charge financière de verser des contributions au Fonds sans avoir la possibilité d'en répercuter le coût sur leurs mandants, ce qui, de l'avis de ces entreprises, faisait parfois peser une menace sur leur viabilité économique.
- 15.6 Un certain nombre de délégations se sont déclarées satisfaites des renseignements fournis par la FETSA et ont appuyé la proposition visant à révéler l'identité des mandants étant donné que cela élargirait la base des contributions et serait conforme au système des contributions prévu par la Convention SNPD. Ces délégations ont donc estimé que la question devrait être maintenue à l'ordre du jour au cas où l'Assemblée déciderait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions.
- 15.7 D'autres délégations, tout en appréciant l'intérêt de l'analyse effectuée par la FETSA et en comprenant les problèmes auxquels se heurtent les entreprises de stockage, se sont déclarées opposées à toute modification du système actuel des contributions, qui s'était avéré simple et efficace. Certaines délégations ont fait observer que le système prévu par la Convention SNPD,

qui permettait de répercuter sur le mandant du réceptionnaire initial la responsabilité du versement des contributions, s'avère être d'une application difficile et que, rétrospectivement, il aurait sans doute été préférable, à leur avis, que la Convention SNPD prévoie le même système que la Convention de 1992 portant création du Fonds. S'agissant du compte du secteur pétrolier dans la Convention SNPD, on a également fait valoir que le système des contributions était le même que celui prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds et ne prévoyait pas la possibilité de révéler l'identité des mandants pour le versement des contributions.

- 15.8 Résumant les débats, le Président a noté que certaines délégations s'inquiétaient de la complexité et des difficultés administratives qu'entraînerait le changement du système des contributions au Fonds de 1992. Il a également noté que certaines délégations étaient néanmoins favorables à une révision du système. Il a proposé que, au cas où l'Assemblée déciderait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions de 1992, il serait peut-être préférable d'attendre pour voir comment le système des contributions prévu par la Convention SNPD fonctionnait dans la pratique avant d'examiner la question plus avant.
- 15.9 Le Groupe de travail a accepté le résumé du Président et décidé de recommander à l'Assemblée du Fonds de 1992 de remettre à plus tard tout examen d'une modification du système des contributions en attendant que celui utilisé dans la Convention SNPD ait été appliqué et mis à l'épreuve.

## **16 Responsabilité du propriétaire de la cargaison**

- 16.1 Le Groupe de travail a rappelé qu'au cours de réunions précédentes, il avait examiné plusieurs propositions visant à imposer un troisième niveau de responsabilité aux propriétaires de la cargaison qui utilisaient des navires non conformes aux normes, allégeant ainsi la charge financière accrue qui pèserait sur les réceptionnaires responsables d'hydrocarbures donnant lieu à contribution à la suite de l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire.
- 16.2 Une délégation, qui avait été favorable à la responsabilisation des propriétaires de la cargaison dans le régime d'indemnisation, a déclaré qu'elle serait prête à retirer sa proposition dans l'intérêt d'une révision limitée des Conventions.
- 16.3 Une délégation d'observateurs a déclaré que si une révision des Conventions devait entraîner des modifications aux limites financières pour certaines catégories de navires ou certains types de cargaisons, il serait inévitable d'associer les propriétaires de la cargaison au régime d'indemnisation.
- 16.4 Le Groupe de travail a décidé de recommander à l'Assemblée de supprimer la question de la responsabilité des propriétaires de la cargaison de la liste des questions à examiner au cas où une révision des Conventions serait décidée.

## **17 Contribution annuelle minimale au Fonds de 1992**

- 17.1 Le Groupe de travail a noté qu'en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les contributions n'étaient exigibles que d'organismes qui recevaient effectivement des hydrocarbures donnant lieu à contribution après un transport par mer dans un État Membre. Il a également noté qu'en vertu du Protocole portant création du Fonds complémentaire toutefois, s'agissant du système des contributions, on supposerait qu'au moins un million de tonnes a été reçu chaque année dans chacun des États Membres du Fonds complémentaire.
- 17.2 Le Groupe de travail a rappelé que lors de réunions antérieures, il avait examiné une proposition visant à ce que tous les États Membres soient tenus de verser au Fonds de 1992 une contribution annuelle minimale qui serait calculée soit sur la base d'une quantité minimale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution comme le prévoit le Protocole portant création du Fonds supplémentaire, soit en fonction d'un pourcentage déterminé du montant total de la charge

financière qui incombe au Fonds de 1992.

- 17.3 De nombreuses délégations ont estimé qu'il n'était pas approprié d'avoir recours à une contribution annuelle minimale dans le cadre du Fonds de 1992 et que les inconvénients qu'il y aurait à modifier le système actuel l'emportaient sur les avantages éventuels. On a fait observer que s'il semblait justifié d'imposer un droit d'entrée minimal pour le Fonds complémentaire, qui représentait un troisième niveau d'indemnisation facultatif, il n'y avait pas lieu d'imposer un droit analogue dans le cadre du Fonds de 1992, qui représentait un niveau d'indemnisation de base.
- 17.4 Le Groupe de travail a décidé de recommander à l'Assemblée du Fonds de 1992 de ne pas maintenir cette question à l'ordre du jour au cas où il serait décidé de réviser les Conventions de 1992.

## **18 Fusion des conventions**

- 18.1 Le Groupe de travail a rappelé que plusieurs délégations avaient, lors de réunions antérieures, proposé de fusionner la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire en un instrument unique afin de faciliter le processus de ratification, de permettre de mieux garantir leur application uniforme et de simplifier les questions ayant trait au droit des traités lors de toute révision ultérieure du régime.
- 18.2 Un certain nombre de délégations ont toutefois affirmé que, malgré les avantages évidents que présenterait un instrument unique, cette fusion se heurterait à des obstacles d'ordre pratique. On a fait valoir que les pays sans littoral qui procèdent à l'immatriculation de navires et doivent donc être parties à la Convention sur la responsabilité civile afin de délivrer des certificats d'assurance, ne tireraient aucun avantage de leur adhésion à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Une délégation a toutefois estimé que la question n'avait pas été examinée en détail par le Groupe de travail et qu'il y aurait donc lieu d'y revenir par la suite au cas où les Conventions seraient révisées.
- 18.3 Le Groupe de travail a conclu que l'inclusion à l'ordre du jour de la question de la fusion des Conventions de 1992 n'avait reçu à ce stade aucun appui mais qu'il conviendrait peut-être d'y revenir à un stade ultérieur au cas où il serait décidé de réviser les Conventions.

## **19 Questions faisant intervenir le droit des traités**

Le Groupe de travail a rappelé que l'Administrateur avait à l'occasion de réunions antérieures soulevé un certain nombre de questions liées au droit des traités, dont certaines concernaient l'application uniforme des Conventions. Il a noté que si l'Assemblée du Fonds de 1992 décidait qu'il y avait lieu de réviser les Conventions, l'Administrateur se proposait de soumettre de nouveaux documents sur ces questions.

---