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

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

92FUND/WGR.5/3
18 janvier 2008
Original: ANGLAIS

FACILITER L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION HNS: EXAMEN D'UN PROJET DE TEXTE DE PROTOCOLE À LA CONVENTION HNS

PROPOSITIONS RELATIVES AUX POLITIQUES A MENER EN VUE DE L'ELABORATION D'UN PROTOCOLE A LA CONVENTION HNS: LE CONCEPT DE RECEPTIONNAIRE

Document soumis par le Canada, le Danemark, l'Espagne, la France, la Lettonie, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède

Résumé:	Le présent document porte sur les propositions relatives aux politiques à mener en ce qui concerne le concept de réceptionnaire, telles que définies dans le mandat du Groupe de réflexion sur la Convention HNS.
Mesures à prendre:	Le Groupe de réflexion est invité à prendre note des renseignements contenus dans le présent document, à examiner les propositions formulées au paragraphe 2 et à se prononcer sur les solutions envisagées pour résoudre les problèmes évoqués.

1 Introduction

1.1 À sa 12ème session, tenue en octobre 2007, l'Assemblée a créé le Groupe de réflexion sur la Convention HNS en lui donnant pour mandat d'élaborer un protocole à cette convention. Les États ont été invités à élaborer et à soumettre des propositions au Groupe de réflexion [<1>].

1.2 Le Groupe de réflexion sur la Convention HNS dispose de très peu de temps pour mener à bien son travail, trouver des solutions aux problèmes cernés et recommander à l'Assemblée un projet de texte conventionnel pour qu'elle l'examine à sa session extraordinaire de juin 2008. Si l'Assemblée est d'accord avec ce texte, celui-ci sera soumis en tant que projet de protocole au Comité juridique de l'OMI pour qu'il l'examine et l'approuve à sa réunion d'octobre 2008.

1.3 Les propositions concernant la non-soumission - lors de la ratification puis chaque année par la suite - de rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution sont abordées dans le document 92FUND/WGR.5/4. Celles concernant les contributions au compte GNL le sont dans le document 92FUND/WGR.5/2. Les coauteurs du présent document y étudient le concept de réceptionnaire et invitent les autres États et les délégations d'observateurs à examiner ces propositions en vue de leur adoption.

[<1>] Voir les paragraphes 27.1 à 27.19 et l'annexe II du document 92FUND/A.12/28.

2 Le concept de 'réceptionnaire' et la soumission de rapports sur les cargaisons en colis donnant lieu à contribution

2.1 À la réunion de juin 2007 du Conseil d'administration du Fonds de 1992 certains États ont proposé de modifier le paragraphe 4 a) de l'article premier[2] (voir le document 92FUND/A/ES.12/9/2). Mais le Conseil d'administration ne les a pas suivis. Dans le document 92FUND/A.12/25/2 il a été rappelé aux États que:

- la première partie de la définition du terme 'réceptionnaire' telle qu'elle figure au paragraphe 4 a) de l'article premier concernant le réceptionnaire effectif est bien la même que dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, dans le sens qu'il s'agit de la personne recevant effectivement la cargaison;
- la dérogation à la règle permet à la personne recevant effectivement la cargaison de transmettre cette responsabilité à son mandant lorsqu'il y a mandat.

2.2 S'agissant des substances HNS en vrac, la définition donnée au paragraphe 4 a) de l'article premier est claire et l'État doit pouvoir identifier le réceptionnaire des cargaisons en vrac. Toutefois, de nombreux États considèrent que soumettre des rapports sur les cargaisons de substances HNS en colis est une opération complexe et bureaucratique car le réceptionnaire effectif est souvent soit un port soit un opérateur de terminal. Il en découle un certain nombre de problèmes. Par exemple, un port ou un terminal RoRo qui ne fait que fournir l'infrastructure nécessaire pour qu'un camion débarque d'un ferry, traverse le port en transit et rejoigne immédiatement le réseau routier, ne peut, la plupart du temps, savoir qui est le mandant. Même si l'on pouvait identifier celui-ci, la charge administrative supplémentaire qu'impliquerait de faire rapport sur tous les produits HNS passant par le port ou par les terminaux risque d'être écrasante pour les entreprises et les États.

2.3 Soumettre des rapports sur les substances HNS en colis implique de nombreux problèmes complexes pour les entreprises et les États et il existe un véritable risque de sous-déclaration à grande échelle et à long terme. Il ne fait aucun doute que la complexité et l'étendue de la charge administrative ont découragé des États qui sans cela auraient peut-être ratifié la Convention HNS. En outre, les éléments d'information disponibles amènent vraiment à penser que cette charge est une des principales raisons pour lesquelles huit des dix États contractants n'ont soumis aucun rapport sur les cargaisons donnant lieu à contribution ni lors de la ratification ni par la suite.

Proposition de politiques et justification

2.4 À sa session d'octobre 2007, l'Assemblée a décidé de maintenir le concept de responsabilité partagée afin de répondre aux besoins des entreprises et des États. Compte tenu des problèmes apparemment insolubles qu'implique pour les entreprises et les administrations d'établir des rapports sur les marchandises en colis, les coauteurs recommandent, comme solution la plus pratique, que celles-ci ne fassent pas l'objet de rapports et ne donnent pas lieu à une participation aux frais de fonctionnement ni à un prélèvement destiné au Fonds HNS. Toutefois, conformément au concept de responsabilité partagée, les indemnisations accordées au titre des sinistres mettant en cause des substances HNS en colis continueraient d'être couvertes par le compte général du Fonds HNS.

2.5 Certains États peuvent craindre que si les réceptionnaire de substances HNS en colis ne sont pas tenus de verser des contributions au Fonds, une charge économique supplémentaire risque d'être imposée aux réceptionnaires des cargaisons en vrac donnant lieu à des contributions au compte général (Voir le paragraphe 1 de l'article 18 de la Convention HNS) au cas où un sinistre amènerait à recourir au Fonds HNS. Le récapitulatif des demandes d'indemnisation fourni par le

---

[2] Paragraphe 4 a) de l'article premier: 'la personne qui reçoit effectivement la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un État Partie, étant entendu que, si au moment de la réception, la personne qui reçoit effectivement la cargaison agit en tant que mandataire pour le compte d'une autre personne qui est soumise à la juridiction d'un quelconque État Partie, le mandant sera considéré comme étant le réceptionnaire, si le mandataire révèle au Fonds SNPD l'identité du mandant'.

Groupe international des clubs P&I en ce qui concerne les sinistres survenus entre 2002 et 2007 et mettant en cause des navires assurés par un club membre du groupe international a montré qu'aucun sinistre lié au transport de substances HNS en colis n'avait dépassé les limites de responsabilité du propriétaire des navires (voir le document 92FUND/WGR.5/5). Toutefois, si la présente proposition est acceptée, au cas où se produirait un sinistre majeur qui mettrait en cause des substances HNS en colis et dépasserait la limite de responsabilité actuelle du propriétaire du navire, les réceptionnaires des marchandises en vrac devraient financer le paiement des indemnités à partir du Fonds HNS au deuxième niveau. Par conséquent, pour compenser en partie le fardeau supplémentaire qui risque de peser sur les réceptionnaires des cargaisons en vrac donnant lieu à des contributions au compte général, les auteurs proposent l'ajustement des limites de responsabilité des propriétaires de navires transportant des substances HNS en colis.

2.6 Les auteurs proposent de modifier l'article 9 pour établir une distinction entre la responsabilité à l'égard des dommages causés par les substances HNS en vrac ou par les résidus de ces cargaisons et des dommages causés par les navires transportant des substances HNS en colis. Cela étant, un navire peut transporter des substances HNS à la fois en vrac et en colis. Pour assurer la clarté voulue au plan juridique, il y a également lieu d'établir une distinction selon que les dommages sont causés par des substances HNS en vrac (ou des résidus d'une telle cargaison) ou bien par des substances HNS en colis se trouvant à bord du même navire. En outre, le texte proposé couvrira également les sinistres pour lesquels il est impossible de déterminer si les dommages ont été causés par des substances HNS en vrac ou en colis ou bien par les deux types de substances sur le même navire. Les auteurs proposent que lorsqu'il est impossible de déterminer si les dommages ont été causés par des substances HNS en vrac ou en colis se trouvant à bord du même navire, ce soit les limites ajustées du premier niveau qui s'appliquent. De plus, ces limites s'appliqueraient lorsque les dommages sont causés par des substances HNS à la fois en vrac et en colis se trouvant à bord du même navire.

2.7 La responsabilité engagée en vertu de l'article 9 continuerait d'être couverte par l'assurance obligatoire prévue à l'article 12, mais nous ne croyons pas qu'il faille modifier l'article 12. Le nouveau texte aurait pour effet que dans le cas d'un navire transportant à la fois des substances HNS (et/ou des résidus de ce transport) et des substances HNS en colis, la sécurité financière tiendrait aux sommes arrêtées par application des limites ajustées du premier niveau prévues à l'alinéa b) du paragraphe 1 du nouvel article 9. L'assurance sera alors, dans certains cas, assortie d'une limite différente du montant de limitation en vigueur, par exemple si les dommages ne sont causés que par des substances HNS en vrac.

Proposition de projet de texte conventionnel (les passages nouveaux sont en caractères gras)

2.8 Il est proposé de modifier le paragraphe 10 de l'article premier qui se lira comme suit:

10 'Cargaison donnant lieu à contribution" signifie toute substance nocive ou potentiellement dangereuse, **à l'exception des substances définies au paragraphe 5 a) iv)**, qui est transportée par mer en tant que cargaison à destination d'un port ou d'un terminal situé sur le territoire d'un État Partie et qui est déchargée dans cet État. Une cargaison en transit qui est transférée d'un navire à un autre directement ou en passant par un port ou un terminal, que ce soit en totalité ou en partie, au cours de son transport du port ou terminal de chargement initial au port ou terminal de la destination finale n'est considérée comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de sa réception au lieu de destination finale.'

Il est proposé que soient ajoutés à l'article 9 (Limitation de la responsabilité) deux nouveaux alinéas b) et c) qui se liraient comme suit:

1 Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:

b) Lorsque les dommages sont causés par des substances, matières et articles dangereux, potentiellement dangereux et nuisibles transportés en colis selon la définition donnée au paragraphe 5 a) iv) de l'article premier:

- 10 + X millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 unités;
pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué ci-dessus:
- pour chaque unité de jauge de 2 001 à 50 000 unités de jauge, 1 500 + Y unités de compte; et
- pour chaque unité de jauge au-dessus de 50 000 unités de jauge, 360 + Z unités de compte étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 100 + W millions d'unités de compte.

c) Lorsqu'il n'est pas possible de déterminer si les dommages causés par un navire l'ont été à cause de substances HNS transportées en vrac ou à cause de résidus de ce transport visés à l'alinéa a) du présent paragraphe ou par des substances HNS transportées sous forme de colis visées à l'alinéa b) du présent paragraphe, ce sont les limites prévues à ce dernier alinéa b) qui s'appliquent à un tel navire.

Lorsque les dommages causés par un navire l'ont été à la fois à cause de substances HNS transportées en vrac ou à cause de résidus provenant de ce transport visés à l'alinéa a) du présent paragraphe et par des substances HNS transportées sous forme de colis visées à l'alinéa b) du présent paragraphe, ce sont les limites prévues à ce dernier alinéa b) qui s'appliquent à un tel navire.

2.9 Il s'ensuivrait qu'il faudrait apporter au paragraphe 1 de l'article 9 (Limitation de la responsabilité) des modifications qui se liraient comme suit:

1 Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:

a) Lorsque les dommages sont causés par des cargaisons en vrac telles que définies aux points i) à iii) et v) à vii) de l'alinéa a) du paragraphe 5 de l'article premier ou par des résidus du transport de ces cargaisons tels que définis à l'alinéa b) du paragraphe 5 de l'article premier:
- 10 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 2 000 unités; et pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, le montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué ci-dessus:
- pour chaque unité de jauge de 2 001 à 50 000 unités de jauge, 1 500 unités de compte;
- pour chaque unité de jauge au-dessus de 50 000 unités de jauge, 360 unités de compte, étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 100 millions d'unités de compte.

3 Mesures que le Groupe de réflexion sur les substances HNS est invité à prendre

Le groupe de réflexion est invité à:

a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et

b) examiner les propositions énoncées au paragraphe 2 et se prononcer sur les solutions envisagées dans le présent document pour résoudre les problèmes discutés.