



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

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

92FUND/A/ES.7/6
25 mars 2003
Original: ANGLAIS

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL
INTERSESSIONS

92FUND/WGR.3/15

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA CINQUIÈME 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:	<ol style="list-style-type: none">1) examiner le rapport du Groupe de travail;2) examiner la proposition du Groupe de travail visant à une résolution sur l'interprétation et l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds;3) prendre note de la planification envisagée par le Groupe de travail pour la suite de ses travaux; et4) donner au Groupe de travail les instructions que l'Assemblée jugera appropriées.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
RESUMÉ ANALYTIQUE	3
1 Introduction	8
2 Participation	8
3 Mandat du Groupe de travail	9
4 Documents examinés par le Groupe de travail à sa cinquième réunion	9
5 Questions examinées à la cinquième réunion du Groupe de travail	10
6 Responsabilité des propriétaires de navires et questions connexes	10
• Niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et rapport avec la responsabilité financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures	11
• Critères régissant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité	14
• Canalisation de la responsabilité	15
7 Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures et cotisation annuelle	17
8 Amélioration du système de contribution	21
9 Définition du terme 'navire'	24
10 Application uniforme des Conventions	25
11 Nouveaux mécanismes de règlement des différends	28
12 Recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes	31
13 Application des Conventions de 1992 à la zone économique exclusive ou à une zone visée par l'article II(a)ii) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et par l'article 3a)ii) de la Convention de 1992 portant création du Fonds	34
14 Suite des travaux du Groupe de travail	36

ANNEXE

Projet de résolution sur l'interprétation et l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds

RESUMÉ ANALYTIQUE

Mandat

Le Groupe de travail établi par le Fonds de 1992 en avril 2000 a tenu une réunion en février 2003 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 quant au besoin 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.

Les questions sur lesquelles porte le mandat de l'Assemblée sont 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) questions faisant intervenir le droit des traités.

Débats lors de la réunion tenue en février 2003

Lors de sa réunion tenue en février 2003, le Groupe de travail a examiné la question de la responsabilité du propriétaire du navire et les questions connexes. Les discussions ont porté également sur la non-soumission de rapports sur les hydrocarbures, l'amélioration du système de contribution, la définition du terme 'navire', l'application uniforme des Conventions, les nouveaux mécanismes de règlement des différends, la majoration des coûts fixes relatifs à l'équipement destiné à lutter contre la pollution due aux hydrocarbures, et l'application des Conventions de 1992 à la zone économique exclusive ou à une zone équivalente.

Responsabilité des propriétaires de navires et questions connexes (section 6)

Le Groupe de travail a examiné les propositions de la délégation française et de l'Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) selon lesquelles la limite de la responsabilité des propriétaires des navires quelle que soit leur jauge devrait être de 89,8 millions de DTS (£77,7 millions) et l'exonération de l'obligation de souscrire une assurance pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison devrait être supprimée.

La délégation d'observateurs de l'OCIMF a affirmé que l'adoption du protocole portant création du Fonds complémentaire perturberait l'équilibre entre les intérêts des propriétaires et ceux des chargeurs étant donné que ce Fonds ne devait être financé que par les réceptionnaires d'hydrocarbures. De l'avis de cette délégation, le système d'indemnisation devrait correspondre à l'objectif général consistant à améliorer la sécurité maritime et à réduire le nombre de déversements d'hydrocarbures.

Les délégations d'observateurs représentant les propriétaires des navires et les Clubs P & I ont estimé que le régime actuel avait garanti une répartition équitable de la charge économique entre les intérêts des propriétaires et ceux des chargeurs. Elles ont soutenu que la proposition du secteur du transport maritime d'accroître à titre facultatif le montant de limitation applicable aux petits navires, pour le porter à 20 millions de droits de tirage spéciaux (£17,3 millions), permettrait de maintenir cet équilibre même

après l'entrée en vigueur du protocole proposé, visant à la mise en place d'un Fonds complémentaire, et, en même temps, d'éviter les problèmes de droit conventionnel et de transition susceptibles de se poser dans le cas d'une révision importante du régime d'indemnisation existant. Ces délégations ont soutenu que la raison d'être du régime d'indemnisation n'était pas de garantir un transport maritime de qualité mais d'indemniser intégralement et de façon appropriée les victimes de la pollution par les hydrocarbures.

Un certain nombre de délégations ont reconnu les avantages à court terme du protocole portant création d'un Fonds complémentaire et du relèvement volontaire proposé du montant de limitation applicable aux petits navires, mais elles ont considéré qu'il était tout de même nécessaire d'examiner de près le régime actuel et d'accroître la participation des propriétaires de navires selon des critères juridiques solides.

De l'avis de plusieurs délégations, il ne serait pas justifié d'augmenter la charge financière des propriétaires de navires au-delà de l'accroissement prévu de 50%, devant prendre effet en novembre 2003, et de relever volontairement la limite applicable aux navires de petite taille. De plus, les limites financières liées à la question de la jauge étaient définies en droit maritime de façon satisfaisante et il était très important que la Convention sur la responsabilité civile demeure compatible avec les autres conventions maritimes internationales d'indemnisation.

Le Groupe de travail a décidé qu'au vu du désaccord existant entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier en ce qui concerne le degré du partage, passé et à venir, de la charge financière des déversements d'hydrocarbures, l'Administrateur devrait procéder à une étude indépendante du coût des déversements passés par rapport aux montants de limitation actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992. Selon le Groupe de travail, il conviendrait que cette étude fasse apparaître les coûts des déversements antérieurs et la répartition de ces coûts entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier d'après les valeurs de 2003 et celles auxquelles on pouvait s'attendre pour une période ultérieure, compte tenu des indices inflationnistes de chaque État.

Le Groupe de travail a examiné une proposition présentée par la délégation française en vue d'élaborer de nouveaux critères régissant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité de manière à permettre de contester ce droit plus facilement. Dans un document présenté par la France, l'Espagne et la Commission européenne, il est considéré qu'en raison du droit quasiment inattaquable du propriétaire du navire, il était difficile au Fonds de 1992 d'intenter une action en recours contre les propriétaires de navires exploitant des navires sous-normes.

La plupart des délégations ont jugé qu'il ne serait pas approprié d'abaisser le seuil au-delà duquel le propriétaire perd le droit de limiter sa responsabilité pour améliorer la qualité globale du transport maritime, objectif que d'autres conventions internationales, qui prévoyaient des sanctions en cas de non-conformité à leurs dispositions, permettaient d'atteindre plus efficacement.

Le Groupe de travail a examiné une proposition de la délégation française selon laquelle il faudrait modifier les dispositions actuelles sur la canalisation de la responsabilité, qui excluent la possibilité de faire valoir des demandes d'indemnisation contre un certain nombre de parties (par exemple l'affréteur), de façon à revenir aux dispositions de canalisation prévues en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, qui excluaient seulement les demandes à l'encontre des préposés ou des mandataires du propriétaire du navire.

Pour plusieurs délégations, les avantages dont les victimes pouvaient bénéficier conformément aux dispositions en vigueur étaient d'une extrême importance, mais il était souhaitable d'examiner de plus près une proposition soumise par l'Italie lors d'une réunion précédente du Groupe de travail en vue d'inclure la responsabilité des affréteurs (généralement propriétaires de la cargaison) dans le régime d'indemnisation.

Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures et cotisation annuelle (section 7)

Le Groupe de travail a examiné une proposition de la délégation canadienne tendant à modifier la Convention de 1992 de façon à ce que tous les États contractants soient tenus de s'acquitter d'une cotisation annuelle. De plus, faute de paiement de cette cotisation ou en cas de non-soumission par un État

de son rapport sur les hydrocarbures à l'expiration d'un délai déterminé, la Convention du Fonds cesserait d'être en vigueur à l'égard de cet État.

D'après plusieurs délégations, il y aurait lieu d'établir une distinction entre les États n'ayant pas soumis leurs rapports respectifs sur les hydrocarbures et ceux qui ont soumis un 'rapport zéro', et il conviendrait de poursuivre les efforts consacrés à la recherche d'une méthode efficace qui permettrait de traiter la première question. Elles ont déclaré que la méthode utilisée au sein des Nations Unies pour le calcul des contributions proposé selon les États serait peut-être plus appropriée qu'une cotisation fixe pour les États dans le cas de 'rapport zéro'.

Amélioration du système de contributions (section 8)

Le Groupe de travail a examiné une proposition de la délégation d'observateurs de la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA) (Fédération européenne des associations de stockistes indépendants) visant à trouver une solution équitable pour des réceptionnaires d'hydrocarbures qui contribuaient au Fonds de 1992 en application du texte actuel de la Convention de 1992 portant création du Fonds, bien que n'ayant aucun intérêt dans les hydrocarbures reçus puisqu'ils se contentaient de les stocker. Il a été noté que cette proposition faisait écho à une proposition formulée antérieurement par la délégation des Pays-Bas selon laquelle les définitions de 'cargaison donnant lieu à contribution' et 'réceptionnaire' devraient être identiques à celles qui figuraient dans la Convention internationale 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).

Nombre de délégations ont déclaré qu'elles comprenaient les préoccupations de la Fédération européenne des associations de stockistes indépendants mais hésitaient à envisager une modification du système actuel, simple et efficace. Toutefois, il a été convenu que la question pourrait être réexaminée s'il était décidé de réviser les Conventions.

Définition du terme 'navire' (section 9)

Le Groupe de travail a examiné une proposition du Royaume-Uni selon laquelle le Groupe devrait considérer deux options possibles en vue de modifier la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et lever toute ambiguïté, à savoir

1ère option:

Modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aux fins de ce qui suit:

- a) un navire-citerne spécialisé (c'est-à-dire un navire-citerne capable de transporter des hydrocarbures persistants et non persistants) est toujours un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et
- b) la réserve figurant dans la définition du terme 'navire' s'applique uniquement aux bâtiments et engins capables de transporter des hydrocarbures, y compris des hydrocarbures non persistants, et d'autres cargaisons.

2ème option:

Lever l'ambiguïté existante en modifiant l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et ainsi permettre une application plus efficace de la politique actuelle du Fonds:

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, transportant effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

Plusieurs délégations sont convenues que la deuxième option tenait compte de la politique actuelle du Fonds de 1992 concernant les navires-pétroliers à l'état lège mais ont déclaré qu'elles seraient plus favorables à la première option dans le cas où il serait décidé de revoir le texte de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Application uniforme des Conventions (section 10)

Le Groupe de travail a examiné un document présenté par l'Administrateur au sujet de certaines dispositions des Conventions de 1992 qui, selon lui, n'avaient pas toujours été appliquées d'une manière uniforme ou à propos desquelles des problèmes s'étaient posés du fait de la nature des rapports entre les Conventions et le droit national: canalisation de la responsabilité, question de la prescription, mise à exécution des jugements, compétence et répartition des montants disponibles pour indemnisation.

Le Groupe de travail a estimé que l'uniformité de la mise en vigueur et de l'application des Conventions était capitale aux fins d'un fonctionnement équitable du régime international d'indemnisation. Il a toutefois reconnu que la question était délicate étant donné que les tribunaux nationaux étaient souverains pour interpréter les Conventions, même si l'expérience nécessaire leur faisait souvent défaut. L'idée a été émise que si plus de renseignements étaient communiqués aux États Membres et aux tribunaux nationaux au sujet des décisions prises par les organes directeurs des FIPOL quant aux critères de recevabilité des demandes d'indemnisation et autres aspects de l'interprétation des Conventions, cela pourrait faciliter l'uniformité de l'interprétation et de l'application de ces dernières.

L'Administrateur a été chargé d'examiner plus avant la question de la mise en place d'une base de données concernant les décisions des tribunaux nationaux sur l'interprétation de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et les décisions importantes des Assemblées et des Comités exécutifs se rapportant à l'interprétation des Conventions et à la recevabilité des demandes.

Le Groupe de travail a approuvé le texte d'une résolution sur l'uniformité de l'interprétation et de l'application des Conventions de 1992 qui doit être soumis aux fins de son examen par l'Assemblée.

Autres mécanismes de règlement des différends (section 11)

Le Groupe de travail a examiné une proposition de la délégation du Royaume-Uni selon laquelle le Fonds devrait davantage inciter les demandeurs à recourir à la procédure d'arbitrage et préciser sa politique en matière d'arbitrage par le biais de modifications du Règlement intérieur et du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992. Selon cette délégation, le Fonds de 1992 ne pourrait recourir à la procédure d'arbitrage que si l'arbitre tenait pleinement compte de la politique générale, des pratiques, des décisions et des précédents du Fonds et si aucune nouvelle question de principe n'était en jeu.

Il a été généralement souscrit à cette proposition, en reconnaissant toutefois que si l'on devait l'approfondir, il faudrait traiter un certain nombre de questions concrètes concernant la politique, les pratiques, les décisions et les précédents du Fonds.

Recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes (section 12)

Le Groupe de travail a examiné une proposition des délégations de l'Italie, des Pays-Bas, de la Pologne, de l'Espagne et du Royaume-Uni visant à modifier le texte du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 pour permettre le versement d'un supplément sur les demandes d'indemnisation pour les coûts fixes afférents à l'équipement utilisé pour maîtriser et prévenir les dommages dus à la pollution. Il a été relevé que ces délégations avaient affirmé que cette majoration inciterait les États à entretenir du matériel spécialisé pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures et ainsi réduire au minimum l'impact environnemental et les incidences financières de ceux-ci.

Plusieurs délégations ont estimé qu'il y avait lieu d'encourager les États à entretenir une capacité satisfaisante de lutte contre les hydrocarbures. Toutefois, cette proposition telle que rédigée n'a pas fait l'objet d'un soutien suffisant étant donné qu'il n'était pas possible de la mettre en vigueur sans modifier les Conventions. Cependant, il a été jugé nécessaire de procéder à un complément d'examen de la question d'après une proposition révisée.

Application de la Convention de 1992 portant création du Fonds à la zone économique exclusive ou à une zone désignée en vertu de l'article 3a)ii) de la Convention de 1992 portant création du Fonds

Le Groupe de travail a examiné une proposition émise par la délégation algérienne en vue de l'adoption, à titre provisoire, du découpage SAR (recherche et sauvetage) convenu entre les États côtiers parties à la Convention SAR (1979) afin de résoudre le problème pratique que connaissent les États riverains de mers fermées ou semi-fermées pour délimiter leurs zones économiques exclusives respectives. La délégation algérienne a proposé en outre que compte tenu de la nature spécifique des mers fermées ou semi-fermées, les articles des Conventions de 1992 relatifs au champ d'application géographique soient modifiés.

Plusieurs délégations ont été d'avis que la question posée par la délégation algérienne était différente de celles que le Groupe de travail examinait, car elle était de nature essentiellement politique et en cela serait d'autant mieux traitée par des accords entre les États intervenant dans un domaine particulier.

Réunion suivante

Le Groupe de travail a décidé de tenir une brève réunion durant la semaine du 20 octobre 2003 dans le cadre de la session d'automne de l'Assemblée en vue d'examiner les progrès réalisés au cours des discussions informelles.

1 Introduction

- 1.1 Le troisième Groupe de travail intersessions a été établi par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 4^{ème} session extraordinaire, tenue en avril 2000, 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 première réunion le 6 juillet 2000, sa deuxième réunion les 12 et 13 mars 2001, sa troisième réunion du 26 au 29 juin 2001, sa quatrième réunion du 30 avril au 2 mai 2002 et sa cinquième réunion du 4 au 7 février 2003; toutes ces réunions ont été tenues 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 dotés du statut d'observateur auprès du Fonds de 1992 avaient été invités à participer en qualité d'observateurs.

2 Participation

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

Algérie	Grenada	Pologne
Allemagne	Îles Marshall	Portugal
Argentine	Irlande	Qatar
Bahamas	Italie	République de Corée
Belgique	Japon	Royaume-Uni
Cameroun	Libéria	Singapour
Canada	Malte	Suède
Danemark	Maroc	Trinité-et-Tobago
Espagne	Mexique	Tunisie
Fédération de Russie	Norvège	Turquie
Finlande	Panama	Uruguay
France	Pays-Bas	Venezuela
Grèce	Philippines	

- 2.2 Les États non membres ci-après étaient représentés en tant qu'observateurs:

États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention de 1992 portant création du Fonds ou un instrument d'adhésion à cette Convention:

Nigéria

Autres États:

Chili	Iran (République islamique d')	Malaisie
Équateur		Pérou

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

Organisations intergouvernementales:

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

Commission européenne (CE)

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
Comité maritime international (CMI)
Federation of European Tank Storage Associations (FETSA) (Fédération européenne des stockistes indépendants) (FETSA)
International Group of P & I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
Réseau international des amis de la terre (FOEI)

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 au besoin 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 de l'Assemblée 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 cinquième réunion

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

92FUND/WGR.3/14	Liste des documents précédents (Administrateur)
92FUND/WGR.3/14/1	Mise au point du système de contributions (FETSA)
92FUND/WGR.3/14/2	Proposition de révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds (OCIMF)
92FUND/WGR.3/14/3	Application uniforme des Conventions (Administrateur)
92FUND/WGR.3/14/4	De la responsabilité du propriétaire du navire (France)
92FUND/WGR.3/14/5	Responsabilité des parties en jeu dans le transport des hydrocarbures par mer (France, Espagne et Commission européenne)
92FUND/WGR.3/14/6	Zone économique exclusive (Algérie)
92FUND/WGR.3/14/7	International Group of P & I Clubs
92FUND/WGR.3/14/8	Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures (Canada)

92FUND/WGR.3/14/9	Proposition de versement d'un supplément sur les demandes d'indemnisation pour les coûts fixes afférents au matériel utilisé pour maîtriser et prévenir la pollution par les hydrocarbures (Espagne, Italie, Pays-Bas, Pologne et Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/14/10	INTERTANKO
92FUND/WGR.3/14/11	Proposition de révision de la définition du terme 'navire' figurant à l'article premier des Conventions de 1992 (Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/14/12	Nouveaux mécanismes de règlement des différends (Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/14/13	Responsabilité du propriétaire du navire (Royaume-Uni)
92FUND/WGR.3/14/14	Application uniforme des Conventions et questions connexes (Japon)

- 4.2 Au cours des délibérations, il a été fait référence aux rapports du Groupe de travail sur les travaux de ses deuxième, troisième et quatrième réunions, respectivement (documents 92FUND/A.6/4 et 92FUND/A.7/4). Concernant les documents présentés lors de ces réunions, il convient de se reporter à ces mêmes rapports.

5 Questions examinées à la cinquième réunion du Groupe de travail

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

1. Nécessité éventuelle de réviser ou non la Convention de 1992 sur la responsabilité civile concernant la responsabilité du propriétaire du navire et les questions connexes:
 - a) niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et rapport avec la responsabilité financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures;
 - b) critères régissant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité;
 - c) canalisation de la responsabilité
2. Questions susceptibles de nécessiter des modifications dans le cas d'une révision:
 - a) non-soumission de rapports sur les hydrocarbures
 - b) amélioration du système de contribution
 - c) définition du terme 'navire'
3. Questions non susceptibles de nécessiter des modifications des Conventions:
 - a) application uniforme des Conventions
 - b) nouvelles résolutions sur les différends
 - c) majoration des coûts fixes
4. Application de la Convention de 1992 portant création du Fonds à la zone économique exclusive ou à une zone désignée en vertu de l'article II a)ii) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de l'article 3a)ii) de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

- 5.2 Le Groupe de travail a également souscrit à la proposition du Président visant à ce que le Groupe concentre ses délibérations au cours de sa cinquième réunion sur la responsabilité des propriétaires de navires et les questions connexes avant d'aborder les autres questions.

6 Responsabilité des propriétaires de navires et questions connexes

- 6.1 Le Groupe de travail a pris note des documents soumis, respectivement, par l'Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) (document 92FUND/WGR.3/14/2), par la France (document 92FUND/WGR.3/14/4), par la France, l'Espagne et la Commission européenne (document 92FUND/WGR.3/14/5), par l'International Group of P & I Clubs (document

92FUND/WGR.3/14/7), par l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (document 92FUND/WGR.3/14/10) et par le Royaume-Uni (document 92FUND/WGR.3/14/13).

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

- 6.2 Lorsqu'elle a présenté le document 92FUND/WGR.3/14/4, la délégation française a déclaré qu'il importait que la Convention de 1992 portant création du Fonds garde son rôle subsidiaire d'indemnisation des victimes, et que nombre de sinistres majeurs avaient démontré que les petits navires pétroliers pouvaient provoquer des dommages par pollution disproportionnés par rapport à la limite de la responsabilité du propriétaire du navire. La délégation française a de plus exprimé des réserves quant à la proposition de l'International Group of P&I Clubs de relever volontairement, d'environ 4 millions de DTS à 20 millions de DTS, la limite minimale concernant les petits navires dans le cas de sinistres survenus dans les États parties au protocole portant création d'un Fonds complémentaire (troisième niveau), puisque, selon cette même délégation, il n'était pas conforme au droit public international de mêler des conventions internationales et des arrangements privés.
- 6.3 La délégation française a en outre considéré que le montant de limitation applicable à tous les navires devrait être le montant maximum fixé à l'article V.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (89,8 millions de DTS à compter du 1er novembre 2003) quelle que soit la jauge du navire, et que, dans le cas d'un dommage par pollution survenu dans un État partie au protocole portant création du Fonds complémentaire, le propriétaire du navire devrait être tenu de contribuer au montant d'indemnisation versé par ce fonds. La délégation française a proposé le texte ci-après concernant l'article V.1:

Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant de 89,77 millions d'unités de compte par événement. Toutefois lorsque le dommage par pollution atteint un État partie à la Convention internationale portant création d'un Fonds complémentaire, le propriétaire est également tenu envers le Fonds complémentaire de contribuer à hauteur de x % du montant des indemnités versées par celui-ci. En tout état de cause ce montant ne peut excéder x millions d'unités de compte.

- 6.4 Selon la délégation française, il faudrait supprimer de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile l'exonération de l'obligation d'assurance pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison; elle a proposé de modifier cette disposition comme suit:

Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant 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 correspondant aux sommes fixées à l'article V, paragraphe.1.

- 6.5 La délégation d'observateurs de l'Oil Companies International Maritime Forum (OCIMF) a présenté les propositions formulées dans le document 92FUND/WGR.3/14/2. Elle a déclaré notamment que ces propositions visaient à garantir que les propriétaires de navires et leurs assureurs P&I jugent souhaitable une prise en charge directe du coût des déversements d'hydrocarbures et à encourager ainsi les propriétaires de navires à adopter de meilleures pratiques pour réduire le nombre de déversements et garantir des mers plus propres. La délégation de l'OCIMF s'est référée à une étude effectuée par l'International Group of P&I Clubs,

selon laquelle 95% de la totalité des déversements d'hydrocarbures survenus entre 1990 et 1999 auraient fait l'objet d'une indemnisation intégrale de la part des propriétaires de navires en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et la valeur totale des indemnités acquittées au titre de tous ces déversements durant la période considérée avait été équitablement partagée entre les propriétaires des navires pétroliers en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et les réceptionnaires d'hydrocarbures en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds (document 92FUND/WGR.3/8/3, paragraphe 4). La délégation de l'OCIMF a mis en doute l'exactitude et les conclusions de l'étude de l'International Group of P&I Clubs et a appelé l'attention sur le résultat de sa propre étude, fondée sur les données tirées du Rapport annuel 2001 des FIPOL, selon laquelle, concernant les sinistres dont il est question dans ledit rapport, les propriétaires de navires avaient versé US\$280,5 millions tandis que les FIPOL avaient payé US\$1 814 millions.

- 6.6 La délégation de l'OCIMF a déclaré que la proposition de l'International Group of P&I Clubs visant à relever volontairement le plafond pour les navires-citernes de petite taille dans le cas de dommages par pollution survenus dans les États parties au protocole portant création du Fonds complémentaire était satisfaisante mais n'allait pas assez loin faute d'un financement du Fonds à raison d'un dollar par les propriétaires de navires et d'un dollar par les réceptionnaires d'hydrocarbures.
- 6.7 La délégation de l'OCIMF a proposé que la limite de la responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile soit de 90 millions de DTS quelle que soit la taille du navire et que tous les navires capables de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison soient tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cette délégation a proposé en outre que dans le cas d'un sinistre survenu dans un État partie aux Conventions de 1992 et au protocole portant création d'un Fonds complémentaire, la gestion et l'approbation des demandes soient traitées conformément à l'accord existant entre l'International Group of P&I Clubs et le Fonds de 1992, si le montant global des demandes recevables devait dépasser une somme précise, et même si ce montant ne nécessitait pas l'intervention du Fonds de 1992 pour indemnisation.
- 6.8 Lorsqu'elle a présenté le document 92FUND/WGR.3/14/7, la délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs a déclaré que des modifications importantes des Conventions en vigueur ne serviraient pas les intérêts des demandeurs; de plus, à son avis, la période de transition prolongée, qui découlerait de l'adoption de nouveaux instruments, ferait réapparaître la confusion et les problèmes constatés lors de la transition du régime de 1969/1971 à celui de 1992. Cette délégation a souligné également que, certes, les Clubs envisageaient de nouvelles manières d'améliorer les normes des navires et l'efficacité des propriétaires de navires mais que, d'après l'expérience des Clubs, l'existence d'un lien entre un niveau élevé de responsabilité civile et la qualité des navires et leurs exploitants n'était pas prouvée puisqu'en réalité, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, les grosses demandes d'indemnisation étaient à la charge de tous les propriétaires de navires plutôt que d'un seul propriétaire individuellement.
- 6.9 La délégation de l'International Group of P&I Clubs a affirmé que la proposition de relèvement volontaire, de 4 millions de DTS à 20 millions de DTS, de la limite prévue en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile visait essentiellement à surmonter les problèmes considérables de droit conventionnel susceptibles de se poser dans le cas où les propriétaires de navires-citernes seraient officiellement tenus de partager le financement du Fonds complémentaire et, dans le même temps, à équilibrer les risques encourus par les réceptionnaires d'hydrocarbures au moment de la mise en œuvre de ce Fonds. De plus, comme l'augmentation volontaire de la limite du propriétaire s'appliquerait à tous les sinistres survenus dans les États parties au protocole relatif au Fonds complémentaire tandis que ce dernier ne s'appliquerait qu'aux sinistres impliquant d'importantes demandes d'indemnisation, les risques incomberaient davantage aux propriétaires de navires qu'aux chargeurs.
- 6.10 En présentant le document 92FUND/WGR.3/14/10, la délégation de l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO) a déclaré que les régimes de

responsabilité et d'indemnisation devraient demeurer axés sur l'indemnisation rapide et convenable des victimes, et elle a approuvé la mise en place d'un Fonds complémentaire de troisième niveau acceptable ainsi que le relèvement volontaire proposé de la limite minimale prévue en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile puisque cela éviterait les problèmes de droit conventionnel et de transition susceptibles de se poser dans le cadre d'une révision majeure du régime existant.

- 6.11 Plusieurs délégations ont estimé qu'il était nécessaire d'examiner de très près le régime en vigueur; de plus, le protocole portant création du Fonds complémentaire ainsi que la proposition de l'International Group of P&I Clubs de relever volontairement le montant de limitation pour les navires de petite taille étaient de très bonnes solutions à court terme mais elles ne sauraient remplacer l'objectif, à plus long terme, consistant à renforcer la participation des propriétaires de navires sur une base juridique solide. De l'avis de ces délégations, les problèmes de droit conventionnel n'étaient pas insurmontables mais il pourrait être utile que le Fonds de 1992 les examine plus en détail.
- 6.12 Quelques délégations ont noté le désaccord existant entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier quant au degré de partage, passé et à venir, de la charge financière des déversements d'hydrocarbures. Selon elles, il conviendrait de procéder à une étude indépendante, qui permettrait de comprendre la façon dont cette charge avait été partagée et les répercussions que pourrait avoir à cet égard un Fonds complémentaire financé par le secteur pétrolier parallèlement à l'augmentation volontaire proposée par les P&I Clubs pour les petits navires.
- 6.13 La délégation de l'International Group of P&I Clubs a déclaré que les données de base utilisées par celui-ci dans l'étude dont il est question au paragraphe 6.5 étaient confidentielles et que c'était la raison pour laquelle ces renseignements n'avaient pas été présentés dans le rapport de l'étude.
- 6.14 D'autres délégations ont souligné que le montant total d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 avait été suffisant en ce qui concerne la totalité des sinistres à l'exception de deux d'entre eux; de plus, l'accroissement de la charge financière des propriétaires de navires au-delà du montant de limitation déjà envisagé dans le cadre du relèvement de 50% devant prendre effet en novembre 2003 et les augmentations volontaires proposées par les P&I Clubs ne sauraient être justifiés. Ces délégations ont déclaré en outre que les limites financières liées à la jauge étaient bien définies en droit maritime et qu'il importait que la Convention sur la responsabilité civile demeure compatible avec les autres conventions maritimes internationales d'indemnisation.
- 6.15 Un certain nombre de délégations ont souscrit au principe des limites financières liées à la jauge mais ont soutenu qu'il était possible de modifier à la fois le point de départ de l'échelle mobile et la pente de la ligne jauge/limite financière.
- 6.16 Une délégation a estimé que la proposition visant à supprimer l'exonération de l'obligation de souscrire une assurance pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, risquerait de se traduire par une charge administrative majeure; elle a déclaré qu'il serait possible de trouver un compromis en suivant les dispositions de la Convention HNS, qui autorisent les parties contractantes à exonérer les navires d'une jauge brute de 200 tonnes au maximum.
- 6.17 Certains délégations ont appelé l'attention sur les besoins des pays en développement, nombre d'entre elles considérant que les Conventions existantes étaient appropriées compte tenu du fait que ces pays pourraient à l'avenir bénéficier à tout moment du niveau supplémentaire d'indemnisation disponible auprès du Fonds complémentaire en devenant parties au protocole portant création dudit Fonds.
- 6.18 La délégation d'observateurs de la Chambre internationale de la marine marchande a déclaré que les demandes dépassant les limites du régime d'indemnisation actuel étaient dues au fait que les sinistres en cause impliquaient une cargaison particulière, du fuel-oil lourd, en général transporté par des petits navires, et que c'était ce qui avait déséquilibré le partage habituel de la charge

financière entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier. De l'avis de cette délégation, le relèvement volontaire proposé de la limite minimale des petits navires avait permis d'aborder le problème de manière spécifique et l'on pourrait à l'avenir facilement ajuster cette limite minimale selon l'expérience acquise en matière de demandes.

- 6.19 Le Groupe de travail a invité l'Administrateur à faire une étude indépendante du coût des déversements passés par rapport aux montants de limitation actuels et à venir en vertu des Conventions de 1992, et a reconnu que cette étude serait utile pour autant que les Clubs P&I et le secteur pétrolier fournissent les données de base dont ils disposent. Selon le Groupe de travail, il conviendrait que cette étude fasse apparaître les déversements antérieurs et la répartition de ces coûts entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier d'après les valeurs de 2003 et celles auxquelles on pouvait s'attendre ultérieurement, compte tenu des indices inflationnistes de chaque État.
- 6.20 Récapitulant les débats, le Président a noté que de l'avis général des participants, le Groupe de travail devrait examiner de très près la question de la responsabilité du propriétaire du navire d'après les résultats de l'étude que l'Administrateur devait effectuer. De plus, selon ces débats préliminaires, peu avaient souscrit à l'idée de renoncer aux limites financières liées à la jauge concernant la responsabilité du propriétaire du navire. En outre, un certain nombre de délégations s'étaient déclarées favorables à des ajustements des limites minimales des petits navires et de la pente de la ligne jauge/limite financière, mais ces questions appelaient un nouvel examen d'après les résultats de l'étude dont il est question au paragraphe 6.19.

Critères régissant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité

- 6.21 Le Groupe de travail a relevé que dans le document 92FUND/WGR.3/14/4, la délégation française faisait valoir qu'un régime de responsabilité sans faute, assortie d'un droit à limitation, avait pour corollaire, dans le cas d'une faute avérée de la part du propriétaire, le retrait du droit à limitation de ce dernier. Il a été relevé que de l'avis de la délégation française, le critère de faute personnelle figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile n'était pas justifié; en outre le critère de faute personnelle réelle en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile avait été jugé trop large et il était nécessaire de mettre au point de nouveaux critères qui permettraient en cas de faute de la part du propriétaire de refuser à celui-ci le droit de limiter sa responsabilité.
- 6.22 Il a été relevé que la délégation française avait proposé le texte modifié ci-après de l'article V.2:

Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de sa faute ou négligence.

- 6.23 Le Groupe de travail a noté que dans le document 92FUNDWGR.3/14/5, présenté par la France, l'Espagne et la Commission européenne, il était considéré que la négligence, voire une faute lourde du propriétaire, ne correspondaient pas aux critères établis en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour ce qui est de contester le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité, et que dans la plupart des cas il serait très difficile d'y parvenir. Les délégations de la France, de l'Espagne et de la Commission européenne ont estimé que la tendance récente des régimes de responsabilité environnementale était d'abolir la limite de la responsabilité; de plus, cela ne posait pas de problème pour les sources de pollution à terre car la personne responsable et la juridiction dont elle dépendait étaient facilement identifiables, mais la situation était différente dans le cas de la pollution marine du fait que le pollueur pouvait être d'une quelconque nationalité et être ainsi plus difficile à retrouver, d'où la nécessité d'une assurance obligatoire et du droit d'intenter une action directement contre l'assureur pour protéger les victimes.
- 6.24 Le Groupe de travail a relevé également que les délégations de la France, de l'Espagne et de la Commission européenne avaient déclaré que le droit de limitation inattaquable du propriétaire avait empêché le Fonds de 1992 d'intenter des actions en recours contre les personnes exploitant

des navires sous-normes, et qu'il conviendrait d'examiner de près l'article V.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile en vue d'abaisser le seuil au-delà duquel le propriétaire perd le droit de limiter sa responsabilité, de façon à ce que le degré de responsabilité soit plus étroitement lié au comportement du propriétaire comme cela est pris en compte dans l'article correspondant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

- 6.25 Il a été noté que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ainsi que la Convention internationale 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) et la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute) reproduisaient la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC de 1976) en ce qui concerne le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité, cette dernière convention ayant supprimé l'ancien critère de faute personnelle au motif que cela avait donné lieu à une prolifération de litiges et ce, au détriment des demandeurs. Il a été noté en outre que le critère plus rigoureux de la perte du droit de limitation figurant dans ces conventions n'était pas spécifique au secteur maritime.
- 6.26 Un certain nombre de délégations ont émis des réserves quant à un retour au critère de la perte du droit de limitation prévu dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, jugeant préférable d'envisager des solutions qui permettraient de renforcer le droit du Fonds de 1992 d'intenter des actions en recours.
- 6.27 Récapitulant les débats, le Président a noté que la plupart des délégations n'estimaient pas approprié d'envisager un abaissement du seuil au-delà duquel le propriétaire perd le droit de limiter sa responsabilité, pour tenter d'améliorer la qualité générale du transport maritime, objectif que permettaient d'atteindre d'autres conventions internationales prévoyant des sanctions en cas de non-respect de leurs dispositions.

Canalisation de la responsabilité

- 6.28 Le Groupe de travail a relevé que selon le point de vue exprimé par la délégation française dans le document 92FUND/WGR.3/14/4, la protection dont les affréteurs bénéficiaient en vertu de l'article III.4c) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, semblable à celle dont bénéficiaient les propriétaires de navires en vertu de l'article V.2, n'était pas justifiée. La délégation française a fait valoir que dans le cas d'un dommage par pollution dû à la négligence de l'affréteur par opposition au propriétaire, il n'était que logique que l'affréteur prenne à sa charge l'indemnisation des victimes dans la mesure où celles-ci ne seraient pas en mesure de recouvrer les pertes subies auprès du propriétaire, qui serait en droit de limiter sa responsabilité.
- 6.29 Le Groupe de travail a relevé que la délégation française avait proposé de revenir au texte de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, article III.4:

Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

- 6.30 Le Groupe de travail a pris note des observations des délégations de la France, de l'Espagne et de la Commission européenne sur la canalisation de la responsabilité, qui figurent dans le document 92FUND/WGR.3/14/5. Il a été relevé que de l'avis de ces délégations, la canalisation de la responsabilité devrait demeurer partie intégrante du régime d'indemnisation pour permettre d'envisager clairement la responsabilité et ainsi éviter les assurances multiples et relever les niveaux théoriques de la responsabilité à couvrir. Il a été noté en outre que ces délégations considéraient que le type de canalisation prévue à l'article III.4 c) de la Convention de 1992 sur la

responsabilité civile concernait un certain nombre d'acteurs-clés, qui pouvaient contrôler le transport des hydrocarbures autant que les propriétaires de navires et que cela impliquait que ces personnes pouvaient agir en bénéficiant d'une quasi-immunité pour ce qui est des demandes d'indemnisation nées d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures, outre que cela ne paraissait guère fructueux par rapport aux efforts déployés au sein de la communauté maritime internationale pour inciter tous les secteurs de l'industrie maritime à une plus grande responsabilité. Il a été relevé que les auteurs du document en question avaient estimé qu'il était nécessaire de réexaminer la question de la protection proposée aux acteurs-clés telle qu'exposée à l'article III.4 de la Convention.

- 6.31 La délégation italienne a déclaré qu'afin de maintenir le principe du "pollueur-payeur", il faudrait que le régime d'indemnisation fasse intervenir l'autre acteur-clé du transport des hydrocarbures, l'affrètement, qui était souvent le propriétaire de la cargaison, et ce, de préférence par le biais d'un troisième niveau intermédiaire d'indemnisation, se situant entre celui du propriétaire du navire et celui des réceptionnaires d'hydrocarbures. Cette délégation s'est reportée au document 92FUND/WGR.3/5/9, soumis au Groupe de travail en mars 2001.
- 6.32 L'Administrateur a expliqué que les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile relatives à la canalisation avaient été renforcées par rapport à celles de la Convention de 1969 car on était préoccupé par le fait que la capacité du marché des assurances risquait d'être insuffisante si la responsabilité s'étendait au-delà du propriétaire du navire. Il a déclaré que le texte définitif de la Convention de 1992 représentait donc un accord global selon lequel un système de canalisation de la responsabilité du propriétaire immatriculé offrait l'avantage de plafonds de responsabilité substantiellement plus élevés et la possibilité d'éviter de longues procédures.
- 6.33 Plusieurs délégations ont estimé que les avantages dont les victimes pouvaient bénéficier par le biais des dispositions de canalisation de la responsabilité étaient extrêmement importants mais que la proposition de la délégation italienne appelait un complément d'examen. Ces délégations ont également considéré que le Groupe de travail devrait étudier de près les moyens de permettre au Fonds de 1992 d'intenter une action en recours contre les autres parties, comme l'affrètement.
- 6.34 Le Groupe de travail a noté en outre que la délégation française avait, dans le document 92FUND/GR.3/14/4, proposé que l'obligation pour le propriétaire du navire de souscrire une assurance et le droit d'intenter une action directement contre l'assureur soient renforcés par le biais d'une clarification de la rédaction du texte de l'article VII.8 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de manière à mettre en évidence le fait que même lorsque le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité, l'assureur était tenu d'indemniser les victimes dans les limites prévues à l'article V.1 de la Convention, et que ceci ne mettrait pas en cause le droit de recours de l'assureur. Il a été pris note de la proposition de modification suivante au texte de l'article VII.8:

Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V, paragraphe 2, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire.^{<1>}. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le

<1> La proposition entraînerait la suppression de la phrase suivante: *Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui.*

propriétaire à se joindre à la procédure.

- 6.35 Récapitulant les débats, le Président a relevé que l'ensemble des participants considéraient qu'il était nécessaire de garantir l'indemnisation rapide des victimes et que ceci risquerait d'être compromis si les demandes devaient être formées contre d'autres parties. Le Président a noté également que certains avaient souscrit à la proposition visant à étudier les moyens d'accroître les possibilités de recours contre d'autres parties et à approfondir la question de la responsabilité du propriétaire de la cargaison.

7 Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures et cotisation annuelle

Examen de la question effectué précédemment

- 7.1 Le fonctionnement du système de contributions avait posé d'assez graves difficultés au Fonds de 1971 du fait qu'un certain nombre d'États Membres ne respectaient pas l'obligation qui leur était faite en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds de soumettre des rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution - d'où l'impossibilité pour le Fonds d'établir des factures au nom des contribuables desdits États Membres. La non-soumission de rapports sur les hydrocarbures posait également un problème pour le Fonds de 1992. L'Assemblée du Fonds de 1992 avait examiné cette question lors de sessions antérieures.
- 7.2 En application de l'article 15.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, lorsqu'un État contractant ne remplit pas l'obligation qu'il a de soumettre ses rapports sur les hydrocarbures, cet État contractant est tenu d'indemniser le Fonds pour la perte subie de ce fait. Or, a-t-on rappelé, cette sanction ne pouvait pas viser les États qui n'auraient pas soumis de rapport, puisque, en l'absence de rapport, la perte subie par le Fonds de 1992 ne pouvait pas être calculée.
- 7.3 Cette question avait été envisagée dans le cadre de la résolution 5 du Fonds de 1992 relative à la création du Comité exécutif. Il avait été noté que conformément à l'alinéa d) de cette résolution, l'Assemblée peut, au moment d'élire les membres du Comité, tenir compte de la mesure dans laquelle un État avait rempli son obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution (document 92FUND/A.2/29, annexe I).
- 7.4 À sa 3^{ème} session, tenue en octobre 1998, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait envisagé les options ci-après pour le calcul des volumes d'hydrocarbures reçus dans les États n'ayant pas soumis de rapport sur les hydrocarbures (document 92FUND/A.3/27, paragraphe 12.3):

Les factures pourraient être basées sur les chiffres du dernier rapport soumis par l'État en question pour l'entité concernée. Toutefois, il ne serait pas possible d'appliquer cette méthode aux États qui n'auraient soumis aucun rapport sur les hydrocarbures reçus depuis qu'ils étaient devenus membres du Fonds de 1992. En outre, cette approche ne tenait aucun compte des variations annuelles des quantités reçues.

Le Fonds de 1992 pourrait se mettre directement en contact avec les contribuables, les invitant à soumettre leurs rapports sur les hydrocarbures directement au Fonds et à en envoyer un exemplaire à l'autorité compétente. Les contribuables ne se trouveraient toutefois pas dans l'obligation juridique de satisfaire à cette requête. Une telle procédure pourrait également compromettre le système d'établissement des rapports instauré par la Convention de 1992 portant création du Fonds. Enfin, cette démarche ne vaudrait pas pour les États qui n'ont jamais soumis de rapports au Fonds.

Théoriquement, on pourrait prendre contact indirectement avec les contribuables, mais, de l'avis de l'Administrateur, cette démarche ne serait pas appropriée; les résultats seraient en outre aléatoires.

- 7.5 Ces débats au sein de l'Assemblée sont récapitulés dans le compte rendu des décisions (document 92FUND/A.3/27, paragraphes 12.4, 12.9 à 12.12 et 12.14):

L'Administrateur a déclaré qu'il ne serait pas possible de déterminer les quantités d'hydrocarbures reçues par les contribuables individuels sur la base des statistiques publiques disponibles sur la réception d'hydrocarbures, du fait que de telles statistiques se rapportaient normalement aux quantités globales reçues dans des États particuliers et ne fournissaient donc pas de renseignements sur les quantités reçues par chaque entité.

Un certain nombre de délégations ont souligné le devoir des États Membres de remplir leurs obligations en tant que parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds, et il a été fait référence au principe '*pacta sunt servanda*' (les traités doivent être respectés) figurant à l'article 26 de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités. Une délégation a mentionné que la non-soumission de rapports sur les hydrocarbures était peut-être une 'violation substantielle d'un traité multilatéral' car elle pouvait être interprétée comme une 'violation d'une disposition essentielle pour la réalisation de l'objet ou du but du traité' (voir l'article 60.3 de la Convention de Vienne sur le droit des traités) et que l'on pouvait invoquer une telle non-soumission comme motif suffisant pour mettre fin au traité ou en suspendre l'application en tout ou en partie.

Il a été suggéré qu'un État Membre qui ne remplissait pas son obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures soit invité à dénoncer la Convention de 1992 portant création du Fonds. Toutefois, il a été reconnu qu'un État ne pouvait être privé de ses droits souverains en ce qui concerne son adhésion à un traité ou sa dénonciation de celui-ci.

Certaines délégations ont évoqué la possibilité de refuser de verser des indemnités aux demandeurs des États qui n'avaient pas soumis de rapports sur les hydrocarbures. Toutefois, de nombreuses délégations ont estimé qu'une telle démarche ne saurait être envisagée que dans les cas de demandes émanant d'un gouvernement ou d'une autorité publique.

La question a été posée de savoir si les États qui ne soumettaient pas leurs rapports sur les hydrocarbures pouvaient être élus au Comité exécutif. Il a été rappelé que l'Assemblée avait examiné cette question à sa 2^{ème} session. Il a été noté que l'Assemblée avait toutefois reconnu que des États pourraient parfois avoir des raisons valides qui expliquaient pourquoi ils n'avaient pu remplir leur obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures au Fonds de 1992 et qu'il ne serait donc pas raisonnable d'imposer systématiquement la sanction de l'inéligibilité dans tous les cas de non-soumission des rapports. Il a également été rappelé que l'Assemblée avait estimé que cette sanction ne devrait être imposée aux États que dans les cas de manquement permanent à l'obligation de faire rapport. Il a été rappelé qu'il avait été décidé qu'en cas de rapports incomplets, des sanctions ne devraient être imposées que si les rapports étaient incomplets à d'importants égards (document 92FUND/A.2/29, paragraphe 12.4).

Il a été mentionné qu'un État qui ne remplissait pas son obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures ne devrait pas être

habilité à voter au sein des organes du Fonds de 1992. Il a toutefois été rappelé que l'Assemblée avait examiné cette question à sa 1ère session extraordinaire sur la base d'une étude effectuée par l'Administrateur qui avait conclu que, puisque la question n'avait pas été traitée dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'Assemblée irait au-delà des pouvoirs qui lui avaient été conférés en vertu des Conventions si elle décidait de restreindre les droits de vote des États Membres (document 92FUND/A/ES.1/4, paragraphe 3.2.2).

- 7.6 L'Assemblée avait à maintes reprises souligné à quel point il était capital pour le bon fonctionnement du régime international que les États soumettent leurs rapports sur les hydrocarbures et avait réitéré l'instruction selon laquelle au cas où un État ne soumettrait pas ses rapports, l'Administrateur devait prendre contact avec lui en mettant l'accent sur les inquiétudes exprimées par l'Assemblée à cet égard. L'Administrateur avait été chargé de faire savoir aux personnes compétentes des États intéressés que l'Assemblée passerait en revue, individuellement, les cas des États qui n'avaient pas soumis de rapport et qu'elle déciderait ensuite de la démarche à suivre à leur égard (document 92FUND/A.5/28, paragraphe 15.3).
- 7.7 À sa deuxième réunion, le Groupe de travail avait examiné les propositions ci-après, qui figurent dans le document présenté par les délégations de l'Australie *et al* I (document 92FUND/WGR.3/5/1, paragraphe 2.29):
- a) Tous les États contractants seraient tenus de verser une cotisation annuelle au FIPOL. Dans les États où une personne au moins reçoit plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et est par conséquent tenue de verser des contributions, cette participation administrative continuerait de figurer dans les montants mis en recouvrement au fonds général. Pour les États soumettant un rapport zéro ou ne soumettant pas de rapport, c'est l'Assemblée qui fixera le montant tous les ans en fonction des dépenses administratives prévues pour l'année à venir. Cette cotisation permettrait un partage plus équitable des dépenses administratives du FIPOL pour les États qui bénéficient actuellement de la protection du FIPOL sans pour autant y contribuer.
 - b) Une disposition serait adoptée dans les Protocoles modifiant la Convention portant création du Fonds, disposition prévoyant qu'en cas de non-soumission de rapports sur les hydrocarbures ou de non-paiement de la cotisation à l'issue d'une période déterminée, la Convention portant création du Fonds cesserait d'être en vigueur à l'égard de cet État.
- 7.8 À la deuxième réunion du Groupe de travail, un certain nombre de délégations avaient dit être résolument contre l'idée d'introduire une cotisation pour les États qui soumettaient un rapport zéro ou ceux dans lesquels aucun organisme ou entreprise n'avait reçu plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, car cette cotisation risquait fort de décourager les pays en développement d'adhérer au système international. Certaines délégations avaient fait valoir que pour ce qui était de la contribution aux coûts de fonctionnement d'un Secrétariat, la politique variait d'une convention à l'autre, et que l'on aurait tort de prétendre que ces États ne contribuaient rien au système mis en place par les Conventions car le coût du fonctionnement du régime était déjà incorporé dans le coût des produits raffinés importés. L'idée avait été émise que la disposition limitant l'obligation de verser des contributions aux organismes ou entreprises recevant plus de 150 000 tonnes par an n'aurait pas été adoptée si l'intention première avait été de prévoir la contribution de tous les États.
- 7.9 L'une des délégations ayant présenté la proposition figurant au paragraphe 7.7 a expliqué qu'il ne s'agissait pas de fixer une cotisation élevée mais simplement d'exiger le paiement d'une somme symbolique avant que les États en cause ne puissent jouir de la protection du Fonds.

- 7.10 S'agissant des États qui ne soumettaient pas de rapport, une délégation avait soulevé la question de savoir si la non-présentation d'un rapport posait un problème véritable étant donné que bon nombre des États visés présenteraient de toute façon un rapport zéro et que, concrètement, l'effet sur le budget du Fonds de 1992 serait insignifiant. Une autre délégation avait fait valoir qu'en tout état de cause, ces États ne ratifieraient vraisemblablement pas un instrument qui contenait les dispositions envisagées.
- 7.11 Plusieurs délégations avaient estimé qu'il était impératif de trouver des moyens de faire en sorte que tous les États Membres satisfassent à leur obligation de soumettre un rapport sur les hydrocarbures, tout en reconnaissant que ce ne serait pas chose aisée que de trouver une solution viable. L'idée avait été émise de prévoir des mesures dans le Règlement intérieur selon lesquelles les États qui ne soumettraient pas leurs rapports ne pourraient pas être élus au Comité exécutif et perdraient leur droit de vote à l'Assemblée. Avait également été évoquée la possibilité de faire figurer dans la Convention révisée une disposition en vertu de laquelle la Convention portant création du Fonds cesserait d'être en vigueur à l'égard d'États qui ne soumettraient pas leurs rapports sur les hydrocarbures.
- 7.12 Récapitulant les débats sur ce point de la deuxième réunion du Groupe de travail, le Président avait noté que d'une manière générale, les participants s'étaient accordés à reconnaître que la non-soumission de rapports sur les hydrocarbures était une question importante et qu'il y avait lieu de rechercher une solution pour que tous les États satisfassent à leur obligation de soumettre ces rapports. Il avait constaté que la proposition d'introduire une cotisation (telle que présentée au paragraphe 7.7a) ci-dessus) n'avait guère recueilli l'adhésion. Pour conclure, il avait appelé à envisager d'autres solutions.

Examen de la question à la cinquième réunion du Groupe de travail

- 7.13 À sa cinquième réunion, le Groupe de travail a examiné les propositions figurant dans le document présenté par la délégation du Canada (document 92FUND/WGR.3/14/8), qui reprend les propositions émises dans le document soumis à la deuxième réunion du Groupe de travail par l'Australie *et al* et le Canada (document 92FUND/WGR.3/5/1). La délégation du Canada a déclaré que la non-soumission de rapports sur les hydrocarbures était un problème récurrent qu'il fallait résoudre et que, bien que ces propositions n'aient guère recueilli l'adhésion lors des discussions antérieures, aucune autre solution n'avait été définie. De plus, il importait d'éviter les discussions répétitives et très longues et, si le Groupe de travail ne pouvait pas parvenir à un accord sur ce point, il n'y aurait pas lieu de l'inscrire à l'ordre du jour des futures sessions de l'Assemblée du Fonds de 1992.
- 7.14 La délégation canadienne a récapitulé ses propositions comme suit:
- a) Dans le cadre de tout amendement relatif à la Convention de 1992 portant création du Fonds, tous les États contractants seraient tenus de verser une **cotisation annuelle** au FIPOL. Pour les États qui importent des hydrocarbures donnant lieu à contribution en volume suffisant pour que leurs contribuables soient facturés, cette participation administrative continuerait de figurer dans les montants mis en recouvrement au fonds général, comme c'est le cas actuellement. Pour les États Membres soumettant un 'rapport zéro' ou ne soumettant pas de rapport, c'est l'Assemblée qui fixera le montant tous les ans en fonction des dépenses administratives prévues pour l'année à venir. Cette cotisation permettrait un partage plus équitable des dépenses administratives du FIPOL pour les États qui bénéficient actuellement de la protection du FIPOL sans pour autant y contribuer.
 - b) Il serait adopté une disposition prévoyant qu'en cas de non-soumission de rapports sur les hydrocarbures ou de non-paiement de la cotisation à l'issue d'une période déterminée, la Convention portant création du Fonds **cesserait d'être en vigueur** à l'égard de cet État.

- 7.15 Nombre de délégations ont déclaré qu'il faudrait résoudre ce problème de non-soumission des rapports sur les hydrocarbures; beaucoup ont souscrit aux propositions de la délégation du Canada. Il a été affirmé que si le système international d'indemnisation faisait bénéficier les États d'une protection, il n'en imposait pas moins des obligations. La non-soumission de rapports sur les hydrocarbures n'était pas un problème financier mais se rapportait aux obligations incombant aux États de respecter les dispositions énoncées dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 7.16 Selon une délégation, il n'était pas certain qu'en vertu du droit international la Convention puisse cesser d'être en vigueur à l'égard des États n'ayant pas soumis de rapport sur les hydrocarbures. Pour d'autres délégations, une suspension d'une durée déterminée de l'application de la Convention serait plus appropriée.
- 7.17 L'idée a été émise que le Fonds de 1992 ne devrait pas verser d'indemnité pour les dommages par pollution survenus dans un État n'ayant pas soumis de rapport sur les hydrocarbures.
- 7.18 Certaines délégations ont déclaré être elles aussi disposées à envisager d'autres solutions à ce problème. Selon une délégation, une résolution de l'Assemblée pourrait aider l'Administrateur dans ses efforts visant à ce que les États satisfassent à leur obligation de soumettre ces rapports. D'autres solutions comme le retrait du droit de vote ont également été mentionnées.
- 7.19 Il a été fait valoir que dans d'autres organisations du système des Nations Unies, tous les États partageaient les coûts de fonctionnement.
- 7.20 Plusieurs délégations ont affirmé qu'il y avait lieu d'établir une distinction entre les États n'élaborant pas de rapport et ceux dont les rapports signalaient une réception 'zéro' d'hydrocarbures donnant lieu à contribution. De plus, la cotisation annuelle pouvait être insignifiante pour l'État d'un pays étendu mais très onéreuse pour celui d'un pays en développement peu étendu et dont la population pouvait être très réduite. Il a été considéré que la méthode en cours au sein des Nations Unies pour le calcul des contributions des États serait peut-être plus appropriée qu'une cotisation fixe.
- 7.21 Récapitulant les débats, le Président a déclaré qu'il était nécessaire de poursuivre les efforts entrepris à cet égard pour trouver la solution la plus efficace à ce problème de non-soumission des rapports sur les hydrocarbures dans le cadre de toute révision future de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a ajouté qu'il faudrait, dans ce contexte, considérer les méthodes en application au sein des Nations Unies pour le calcul des contributions. Il s'est reporté à l'article 14 du projet de protocole relatif au Fonds complémentaire en vertu duquel l'État contractant assume les obligations qui incomberaient en vertu de ce protocole à quiconque serait tenu de contribuer au Fonds complémentaire pour les hydrocarbures reçus dans le territoire de cet État dans la mesure où il n'existe aucune personne à qui imputer la quantité globale des hydrocarbures reçus. Il a également évoqué l'idée selon laquelle tous les États Membres devraient prendre à leur charge les dépenses administratives du Fonds de 1992.

8 Amélioration du système de contribution

Examen de la question effectué précédemment

- 8.1 Cette question avait déjà été examinée par les FIPOL, en particulier au sein du Fonds de 1971, en 1980, par un Groupe de travail intersessions dont le rapport avait été examiné par l'Assemblée du Fonds de 1971 à sa 1ère session extraordinaire, tenue en octobre 1980 (document FUND/A/ES.1/13, paragraphe 10). Le Groupe de travail a pris note de la position prise par l'Assemblée du Fonds de 1971, à savoir:

Quant à la question de savoir quelle est la personne qui doit être désignée dans le rapport comme étant le 'réceptionnaire' des hydrocarbures, l'Assemblée a décidé que, dans le cadre de l'article 10 de la Convention portant création du Fonds, il devrait être laissé une certaine latitude aux États contractants afin qu'ils puissent adopter un système d'établissement des rapports commode permettant de vérifier les chiffres de manière efficace et simple et en tenant compte des particularités du transport des hydrocarbures et de la situation prévalant dans un pays donné; par ailleurs, si le paiement n'était pas effectué par les personnes dont le nom est consigné dans le rapport, autres que les réceptionnaires physiques, ceux-ci devraient, en dernier ressort, être tenus de verser des contributions, que l'établissement ou la résidence des personnes dont le nom est consigné dans le rapport se trouve ou non sur le territoire d'un État contractant.

- 8.2 Cette interprétation avait été confirmée par l'Assemblée du Fonds de 1971 à sa 15^{ème} session, tenue en octobre 1992, dans le contexte de l'application de l'article 10 à certaines entreprises de stockage d'hydrocarbures aux Pays-Bas (document FUND/A.15/28, paragraphe 21.2). L'Assemblée avait estimé que ces entreprises de stockage étaient tenues de verser des contributions pour tous volumes d'hydrocarbures effectivement reçus (document FUND/A.15/28, paragraphe 21.2). Le tribunal administratif supérieur des Pays-Bas avait été d'accord avec l'Assemblée sur l'interprétation de la Convention sur ce point précis (document FUND/A.17/35, paragraphe 28.3).
- 8.3 Cette question avait été examinée par l'Assemblée du Fonds de 1971, tenue en octobre 1993, dans le contexte d'une demande de la République arabe d'Égypte, celle-ci souhaitant que le pétrole acheminé par l'oléoduc SUMED – qui relie un terminal situé dans le Golfe de Suez et un terminal situé près d'Alexandrie, sur la mer Méditerranée – ne soit pas pris en compte dans le calcul des contributions. L'Assemblée n'avait pas accédé à cette demande (document FUND/A.16/32, paragraphe 27).
- 8.4 Cette question avait également été examinée à la deuxième réunion du Groupe de travail d'après un document soumis par l'Australie *et al* (document 92FUND/WGR.3/5/1, paragraphes 2.53 et 2.54), précisant qu'il avait été nécessaire de maintenir un juste équilibre entre les contributions versées par différents groupes d'intérêt. Il y était également souligné que certains contributeurs n'avaient aucun intérêt dans les hydrocarbures reçus, se contentant de fournir des installations de stockage provisoire, mais qu'ils avaient eu à de nombreuses reprises des difficultés à répercuter sur leurs sociétés-mères le coût de toute contribution due après un sinistre et devaient donc l'acquitter eux-mêmes. Il avait été fait valoir que l'intérêt financier de ce genre de société était de nature fort différente de celui d'une compagnie pétrolière classique, qui était propriétaire du pétrole, commercialisait les produits raffinés et pouvait répercuter les contributions payées au Fonds sur le consommateur, et que ce déséquilibre s'aggraverait avec l'augmentation des plafonds d'indemnisation en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, qui entrerait en vigueur en 2003, sans parler de l'éventuel troisième niveau d'indemnisation.
- 8.5 À sa troisième réunion, le Groupe de travail avait examiné la question plus avant et relevé une proposition de la délégation des Pays-Bas d'incorporer dans la Convention de 1992 portant création du Fonds les dispositions correspondantes de la Convention HNS relatives à la notion de "réceptionnaire" et de "cargaison donnant lieu à contribution", ce qui donnerait aux entreprises de stockage, dans certaines conditions, la possibilité de répercuter le montant des contributions sur leurs clients, à condition que ceux-ci se trouvent dans un État partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds (document 92FUND/WGR.3/8/6). La délégation des Pays-Bas avait proposé que cette question soit examinée par le Groupe de travail dans le cadre des discussions relatives au Fonds complémentaire proposé ou bien dans le contexte d'un nouvel examen des Conventions de 1992.
- 8.6 Plusieurs délégations avaient déclaré, lors de la troisième réunion du Groupe de travail, qu'elles comprenaient le problème spécifique auquel les compagnies de stockage de certains États étaient

confrontées mais que toute tentative d'améliorer le système simple actuellement en place entraînerait des complications. En outre, si des changements devaient intervenir dans le système des contributions, ceux-ci devraient s'appliquer à la fois au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire.

- 8.7 À la quatrième réunion du Groupe de travail, la délégation néerlandaise avait évoqué la question de la recherche d'une solution équitable en ce qui concernait certains réceptionnaires d'hydrocarbures dont l'intérêt se limitait à la prestation de services de stockage, mais qui étaient néanmoins dans l'obligation de verser des contributions au Fonds de 1992. En raison de contraintes de temps, cette question n'avait pas été examinée lors de cette quatrième réunion.

Examen de la question à la cinquième réunion du Groupe de travail

- 8.8 Le Groupe de travail a examiné une proposition de la délégation de la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA) (Fédération européenne de stockistes indépendants) tendant à améliorer le système de contributions, comme cela est exposé dans le document 92FUND/WGR.3/14/1. Il a été relevé que cette proposition visait à trouver une solution équitable concernant certains réceptionnaires d'hydrocarbures contributaires au Fonds de 1992 en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds mais qui n'avaient aucun intérêt dans les hydrocarbures reçus, se contentant de fournir des installations de stockage provisoire.
- 8.9 Le Groupe de travail a noté que la proposition de la FETSA faisait écho à celle qu'avait émise la délégation des Pays-Bas à la quatrième réunion du Groupe de travail, à savoir que les définitions des termes "cargaison donnant lieu à contribution" et "réceptionnaire" devraient être harmonisées avec celles de la Convention internationale 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). Les délégations des Pays-Bas, de la Russie et de Singapour ont déclaré que les entreprises de stockage de ces États étaient également concernées par cette question, et ont souscrit à la proposition visant à adopter le modèle de la Convention SNPD, dite aussi Convention HNS.
- 8.10 Le Groupe de travail a considéré qu'étant donné la position des FIPOL sur l'interprétation de l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, il faudrait modifier cet article si l'on voulait tenir compte des considérations exposées par la FETSA.
- 8.11 Nombre de délégations ont déclaré qu'elles comprenaient les considérations formulées par la FETSA mais qu'elles n'étaient pas favorables à une modification du système actuel. Ce système avait fonctionné de manière satisfaisante et une modification risquerait de se traduire par une perte de contributions qui porterait préjudice aux autres contributaires. De plus, les définitions de la Convention SNPD, dite aussi Convention HNS, avaient été convenues lors de la Conférence diplomatique ayant adopté cette Convention dans le cadre d'un programme et l'on ne savait alors pas comment elles seraient applicables dans la pratique. Une délégation a affirmé que certaines entreprises de stockage de son État ne considéraient pas ces définitions comme étant satisfaisantes et que, malgré les avantages de cette proposition dans son principe, il serait nécessaire de comprendre beaucoup plus clairement l'impact que pourrait avoir une modification du système en vigueur.
- 8.12 La délégation des Pays-Bas s'est déclarée déçue par l'issue des débats, estimant que si les définitions de la Convention HNS étaient applicables, il devrait être possible de recourir au même système pour les contributions aux FIPOL, avec, si nécessaire, des sauvegardes supplémentaires.
- 8.13 Récapitulant les débats, le Président a dit que nombre de délégations se montraient hésitantes quant à une modification du système actuel, qui était simple, avait fait ses preuves et très bien fonctionné.
- 8.14 Le Groupe de travail a estimé que cette question pourrait faire l'objet d'un nouvel examen à une date ultérieure s'il était décidé de réviser les Conventions.

9 Définition du terme 'navire'

- 9.1 Le Groupe de travail a pris note de la définition ci-après du terme 'navire' énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

"Navire" signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

Examen de la question effectué précédemment

- 9.2 Le deuxième Groupe de travail intersessions, créé par l'Assemblée à sa troisième réunion extraordinaire, tenue en avril/mai 1998, avait conclu qu'un navire à l'état lège relevait de la définition du terme 'navire' figurant à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pendant tout voyage faisant suite au transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants, mais ne relevait pas de cette définition s'il était établi qu'il ne restait à bord aucun résidu de cette cargaison. L'Assemblée du Fonds de 1992 avait fait sienne cette conclusion lors de sa cinquième session, tenue en octobre 2000 (document 92FUND/A.5/28, paragraphe 23.2).
- 9.3 Au cours des débats du deuxième Groupe de travail intersessions qui ont porté sur la question des navires-citernes à l'état lège, il avait été reconnu que toute décision définitive sur l'interprétation des Conventions relevait des tribunaux nationaux des États contractants, et que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que toute ambiguïté qui persisterait à propos de la définition du terme 'navire' donnée dans les Conventions de 1992 pourrait être examinée par le troisième Groupe de travail intersessions, dans le cadre de son examen sur le système international d'indemnisation.

Examen de la question à la cinquième réunion du Groupe de travail

- 9.4 La délégation du Royaume-Uni a présenté le document 92FUND/WGR.3/14/11 et sa proposition de révision de la définition du terme 'navire' énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, en particulier en ce qui concerne le degré d'application de la Convention aux navires-citernes à l'état lège.
- 9.5 Il a été relevé que de l'avis de la délégation du Royaume-Uni, les décisions de politique générale prises par le Fonds de 1992 au sujet de la définition du terme 'navire' pourraient peut-être être appliquées à l'avenir, mais que les tribunaux nationaux n'étaient pas tenus de respecter les décisions, procédés ou politiques générales du Fonds de 1992 et que l'on ne saurait exclure le risque réel que les différents tribunaux puissent adopter un point de vue différent du Fonds sur l'interprétation des Conventions à cet égard.
- 9.6 Le Groupe de travail a pris note de la proposition de la délégation du Royaume-Uni selon laquelle le Groupe devrait envisager deux options possibles visant à modifier la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour lever l'ambiguïté susmentionnée, à savoir

1ère option:

Modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aux fins de ce qui suit:

- d) un navire-citerne spécialisé (c'est-à-dire un navire-citerne capable de transporter des hydrocarbures persistants et non persistants) est toujours un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et

- e) la réserve figurant dans la définition du terme 'navire' s'applique uniquement aux bâtiments et engins capables de transporter des hydrocarbures, y compris des hydrocarbures non persistants, et d'autres cargaisons.

2^{ème} option:

Lever l'ambiguïté existante en modifiant l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aux fins d'une application plus efficace de la politique en vigueur:

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, transportant effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

- 9.7 La délégation japonaise s'est reportée au document 92FUND/WGR.2/6/2, soumis par les délégations du Japon et de la République de Corée à la réunion du deuxième Groupe de travail intersessions, tenue en mars 2000, exposant les raisons pour lesquelles elles soutenaient la 2^{ème} option ci-dessus. La délégation japonaise demeurerait favorable à cette option mais, à son avis, toute révision de la définition en question devrait faire référence aux hydrocarbures persistants.
- 9.8 Plusieurs délégations sont convenues que la 2^{ème} option tenait compte de la politique générale en vigueur du Fonds de 1992 au sujet des navires-citernes à l'état lège, mais ont déclaré que la 1^{ère} option serait préférable s'il était décidé de réviser le texte de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 9.9 Selon une délégation, il n'était pas certain qu'au vu de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute) adoptée récemment, il soit toujours nécessaire d'inclure dans les Conventions de 1992 les dommages de pollution dus aux déversements d'hydrocarbures de soute provenant des navires-citernes à l'état lège.
- 9.10 Le Groupe de travail a approuvé le point de vue selon lequel l'interprétation de la définition du terme 'navire' adoptée par l'Assemblée pourrait poser des problèmes puisque les tribunaux nationaux risquaient de ne pas l'accepter; cependant, selon le Groupe, le Fonds de 1992 devrait continuer d'appliquer cette politique générale tant que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne serait pas révisée à cet égard. Il a de plus été convenu que si l'on devait réviser la Convention, il serait souhaitable de modifier la définition du terme 'navire' de manière à lever toute ambiguïté sur ce point. Le Groupe de travail a noté qu'il importait d'éviter que la définition telle que révisée ait pour effet d'exclure un bâtiment du champ d'application de la Convention sur la responsabilité civile et de celui de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

10 Application uniforme des Conventions

Considération antérieure

- 10.1 Le Groupe de travail a examiné à ses deuxième, troisième et quatrième réunions la question de l'application uniforme des Conventions (documents 92FUND/A.6/4, section 25, et 92FUND/A.7/4, section 9). À ses troisième et quatrième réunions, le Groupe de travail avait considéré que l'uniformité de la mise en œuvre et de l'application des Conventions était capitale aux fins d'un fonctionnement équitable du régime international d'indemnisation et d'un traitement équitable des demandeurs dans les différents États Membres du Fonds. Il avait été reconnu que ces États utilisaient différentes méthodes pour l'application des traités internationaux dans le cadre de leurs systèmes juridiques nationaux. Il avait été relevé que ce n'était souvent pas l'application des Conventions de 1992 qui constituait un problème, mais l'application des dispositions correspondantes des législations nationales.

Examen de la question à la cinquième réunion du Groupe de travail

- 10.2 À sa cinquième réunion, le Groupe de travail a examiné un document présenté par l'Administrateur (document 92FUND/WGR.3/14/3) concernant certaines dispositions des Conventions de 1992 qui, selon lui, n'avaient pas toujours été appliquées d'une manière uniforme ou à propos desquelles des problèmes s'étaient posés du fait de la nature des rapports entre les Conventions et le droit national: canalisation de la responsabilité, prescription, exécution des jugements, compétence, répartition des montants disponibles pour indemnisation.
- 10.3 Au cours des débats qui ont eu lieu lors de la cinquième réunion du Groupe de travail, un certain nombre de délégations ont souligné l'importance d'une application uniforme des Conventions. Il a toutefois été reconnu que la question était délicate étant donné que les tribunaux nationaux étaient souverains pour interpréter les Conventions, même si l'expérience nécessaire leur faisait souvent défaut. Il a été fait valoir que tant qu'il revenait aux tribunaux nationaux de se prononcer sur l'interprétation et l'application des Conventions, les divergences étaient inévitables, et que la seule façon de supprimer ces différences consisterait à créer un tribunal supranational qui serait chargé de traiter de ces questions. Il a toutefois été estimé que la création d'un tribunal supranational ne serait pas une option réaliste.
- 10.4 L'idée a été émise que si plus de renseignements étaient mis à la disposition des États Membres et des tribunaux nationaux au sujet des décisions des organes directeurs des FIPOL quant aux critères de recevabilité des demandes d'indemnisation et d'autres aspects de l'interprétation des Conventions, cela pourrait contribuer à une interprétation uniforme. Il a été considéré en outre qu'il serait peut-être utile également que les FIPOL diffusent sur leur site Web un ensemble de décisions prises par des tribunaux nationaux au sujet de l'interprétation des Conventions. À cet égard, il a été fait référence au document présenté par la délégation du Japon (document 92FUND/WGR.3/14/14, section 2).
- 10.5 La délégation du Japon a reconnu que tous les demandeurs, quel que soit le sinistre, devaient être traités de la même manière; c'est ainsi que le régime d'indemnisation pouvait fonctionner de manière optimale. La délégation du Japon a donc souscrit à l'initiative proposée par la 4^{ème} réunion du Groupe de travail selon laquelle les FIPOL devraient mettre au point une base de données concernant les décisions de justice prises dans les États Membres quant à l'interprétation et à l'application des Conventions, ainsi qu'aux décisions importantes prises par les organes directeurs des FIPOL, base de données qui serait accessible sur le site web.
- 10.6 Il a été relevé que des jugements des tribunaux nationaux étaient allés à l'encontre des décisions des organes directeurs des FIPOL et que si tous les jugements étaient rassemblés sur une base de données, certains renseignements risquaient d'être contradictoires et de prêter à confusion.
- 10.7 Selon la délégation du Japon, il était nécessaire que le Fonds, dans l'évaluation des demandes, œuvre en toute transparence et assure cette transparence par une application stricte et uniforme des Conventions. Cette délégation a proposé que, pour ce faire, le Fonds fixe des critères spécifiques et définitifs pour l'évaluation des demandes en s'appuyant sur le Manuel des demandes d'indemnisation et soit systématique dans l'examen des demandes en se référant aux précédents. Vu que les cas de préjudice économique pur dans le secteur touristique avaient été nombreux, le Japon a estimé que lors de l'examen de demandes à venir - par exemple, dans le cas du sinistre du *Prestige* - il serait particulièrement utile de disposer de l'information relative à la manière dont le Fonds a évalué ce type de demande dans d'autres cas, notamment dans les cas du *Nakhodka* et de l'*Erika*. Le Japon a donc proposé que le Secrétariat établisse un rapport sur ce point.
- 10.8 L'Administrateur a indiqué que la création d'une base de données concernant les décisions marquantes des Assemblées et des Comités exécutifs en matière d'interprétation des Conventions et de recevabilité des demandes d'indemnisation était déjà à l'étude.
- 10.9 L'Administrateur a déclaré que les critères de recevabilité des demandes avaient été établis par les Assemblées et pris en compte dans le Manuel des demandes d'indemnisation, dont le texte avait

été approuvé par les organes directeurs. À son avis, il serait difficile d'énoncer des critères plus précis car il faudrait pour ce faire examiner chaque demande quant au fond. Il a ajouté que les organes directeurs examinaient les questions de principe au fur et à mesure qu'elles apparaissaient.

- 10.10 Le Groupe de travail a relevé qu'une solution mentionnée par l'Administrateur dans son document 92FUND/WGR.3/14/3 serait d'envisager des dispositions plus précises dans les Conventions, ce qui réduirait le risque d'interprétations différentes au niveau des tribunaux nationaux. Le Groupe a noté que le texte de modifications éventuelles de certaines dispositions figurait en annexe audit document. De plus, ces dispositions n'avaient été rédigées que pour illustrer les questions en cause; il ne s'agissait pas de propositions de l'Administrateur visant à modifier les Conventions. En outre, de l'avis de l'Administrateur, le texte d'une Convention ne pouvait pas être précis au point de garantir l'uniformité dans tous les cas. Le Groupe de travail a noté également qu'il était impossible, lors de la rédaction des dispositions d'une Convention, de prévoir la manière dont celles-ci seraient mises en œuvre et appliquées dans les différents États contractants et il était souvent difficile de trouver les termes que des tribunaux aux traditions juridiques différentes puissent interpréter de la même manière.
- 10.11 Le Groupe de travail a noté l'avis de l'Administrateur selon lequel il importait que, lors de la mise en œuvre des Conventions dans le cadre des législations nationales, les États considèrent avec circonspection la manière dont les dispositions des Conventions se rapportaient à d'autres dispositions de leurs législations nationales respectives, s'agissant d'éviter que l'application de ces dispositions diffère en réalité de celles des Conventions. Le Groupe de travail a noté également que de l'avis de l'Administrateur, il était peut-être nécessaire d'envisager par exemple le rapport existant entre la responsabilité civile et la responsabilité pénale, ou entre les dispositions des Conventions relatives à la prescription et les autres dispositions ou la jurisprudence concernant la prescription en droit national.
- 10.12 Dans ce contexte, l'attention a été appelée sur le Rapport du septième Groupe de travail intersessions établi par l'Assemblée du Fonds de 1971. Il a été rappelé que de l'avis du Groupe de travail, les tribunaux nationaux, au moment de se prononcer sur l'interprétation des définitions de 'dommage de pollution' et de 'mesures de sauvegarde', devraient tenir compte du fait que ces définitions figuraient dans les traités internationaux. Il a été rappelé également que, selon certaines délégations, il faudrait considérer les décisions de l'Assemblée du Fonds de 1971 et du Comité exécutif comme des accords constitutifs conclus entre les parties à la Convention portant création du Fonds au sujet de l'interprétation de ces définitions conformément à l'article 31.3a) et b) de la Convention de Vienne sur le droit des traités (document FUND/A.17/23, paragraphe 7.1.4). Il a été rappelé en outre qu'à sa 17^{ème} session, tenue en octobre 1994, l'Assemblée du Fonds de 1971 avait approuvé le rapport du Groupe de travail (document FUND/A.17/35, paragraphe 26.8). Par ailleurs, à sa première session, tenue en juin 1998, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que concernant les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation, la politique générale du Fonds de 1992 devrait se fonder sur le Rapport du Groupe de travail (document 92FUND/A.1/34, annexe III, résolution N^o 3).
- 10.13 Il a été relevé qu'une solution mentionnée par l'Administrateur dans le document 92FUND/WGR.3/14/3 consisterait à intégrer dans la Convention de 1992 portant création du Fonds une disposition visant à ce que les tribunaux nationaux tiennent compte des décisions des organes directeurs du Fonds de 1992 relatives à l'interprétation des Conventions de 1992. Il a été noté également que l'Administrateur avait posé la question de savoir si les États Membres jugeraient cette disposition acceptable.
- 10.14 Au cours des débats du Groupe de travail, l'on s'est reporté à un document explicatif intitulé 'Interprétation uniforme', publié par l'OMI en même temps que la Convention MARPOL 73/78. Il a été relevé cependant que la Convention MARPOL 73/78 traitait en grande partie de questions techniques et que ce document explicatif pouvait largement contribuer à une application uniforme tandis que les dispositions des Conventions de 1992 traitaient de questions relevant du droit civil et du droit pénal et que, de l'avis de l'Administrateur, un document similaire n'aurait donc pas les

mêmes incidences sur l'interprétation de ces Conventions.

- 10.15 Un certain nombre de délégations ont proposé d'envisager l'adoption par l'Assemblée du Fonds de 1992 d'une résolution sur l'uniformité de l'interprétation et de l'application des Conventions.
- 10.16 Le Groupe de travail a examiné le texte d'un projet de résolution élaboré par l'Administrateur (document 92FUND/WGR.3/WP.3). Après des discussions approfondies sur les questions en cause, le Groupe de travail a approuvé le texte d'un projet de résolution qui figure en annexe au présent rapport qui doit être présenté aux fins de son examen par l'Assemblée du Fonds de 1992.
- 10.17 L'Administrateur a été chargé d'examiner plus avant la question de la création d'une base de données concernant les décisions marquantes des tribunaux nationaux en matière d'interprétation des Conventions de 1992 et des décisions des Assemblées et des Comités exécutifs en matière d'interprétation des Conventions et de recevabilité des demandes.
- 10.18 Récapitulant les débats, le Président a noté que la création d'une base de données relative aux décisions des tribunaux nationaux et des organes directeurs des Fonds recueillait l'adhésion mais qu'il était indispensable de présenter les renseignements de façon pratique en vue de leur utilisation optimale.

11 Nouveaux mécanismes de règlement des différends

Examen de la question effectué précédemment

- 11.1 En 1996, M. T A Mensah, ancien Sous-secrétaire général et Directeur de la Division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'Organisation maritime internationale, a procédé à une étude sur les nouveaux mécanismes de règlement des différends concernant les demandes d'indemnisation. Les résultats de cette études ont été soumis à la première session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992, tenue en 1996 (document 92FUND A/ES.1/13).
- 11.2 En 1997, le premier Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée du Fonds de 1992 avait étudié la possibilité d'introduire dans le système d'indemnisation mis en place par les Conventions de 1992 de nouveaux mécanismes de règlement des différends pour les cas où un règlement à l'amiable n'avait pas pu être conclu. L'Assemblée avait, à sa 2ème session, tenue en octobre 1997, examiné le rapport du Groupe de travail et en avait tiré les conclusions ci-après (document 92FUND/A.2/29, paragraphes 20.9 à 20.11):

Bien que l'Assemblée ait noté que l'arbitrage pouvait, dans de nombreux cas, se révéler plus rapide et plus indiqué pour le règlement des différends qu'une procédure judiciaire, elle a toutefois reconnu que dans de nombreux cas, il serait difficile de recourir à l'arbitrage pour régler des différends entre le Fonds de 1971/Fonds de 1992 et les demandeurs, notamment, a estimé l'Assemblée, lorsque des procédures rapides devaient absolument être suivies, à savoir lors de sinistres donnant lieu à un nombre élevé de demandes d'indemnisation, et lorsque le montant total des demandes dépassait le montant maximal de l'indemnisation disponible. L'Assemblée a été d'avis que les avantages de la soumission des demandes à une procédure d'arbitrage seraient limités dans certains cas particuliers. Il a été suggéré qu'il pourrait, par exemple, être indiqué, eu égard à un sinistre dont il ressortait clairement que le montant total des demandes ne dépasserait pas le montant maximal de l'indemnisation disponible, de soumettre à un arbitrage obligatoire une demande importante ou un certain nombre de demandes soulevant une question de principe particulière. Il a été reconnu que les demandeurs seraient probablement peu enclins à soumettre leurs demandes à une procédure d'arbitrage, et pourraient insister pour que celles-ci soient tranchées par les tribunaux de leur propre pays.

Compte tenu de la position adoptée par l'Assemblée et par le Comité exécutif du Fonds de 1971 (et approuvée par l'Assemblée du Fonds de 1992) selon laquelle une demande n'est recevable que si elle relève des définitions du 'dommage par pollution' ou des 'mesures de sauvegarde' énoncées dans les Conventions et interprétées par les organes du Fonds de 1971, l'Assemblée a reconnu que les possibilités de soumission des demandes, par le Fonds de 1992, à une procédure d'arbitrage seraient limitées.

Pour ce qui est de la médiation et de la conciliation, il a été indiqué que nombre des techniques employées dans ce contexte étaient déjà utilisées par les Fonds de 1971 et de 1992 pour parvenir à des règlements à l'amiable. Bien qu'il ait été admis qu'il serait peut-être difficile de recourir à de telles procédures, il a été décidé que cette question devrait être examinée plus avant.

- 11.3 Les propos ci-après figurent dans le compte rendu des décisions de la 3^{ème} session de l'Assemblée, tenue en octobre 1998 (document 92FUND/A.3/27, paragraphe 18.4):

Il a été suggéré que le Fonds de 1992 pourrait, dans certains cas s'y prêtant, engager une personne de formation juridique, extérieure à la structure du Fonds, qui serait chargée de faciliter le dialogue entre les demandeurs et le Fonds de 1992, et ce dans le double but de mieux faire comprendre aux demandeurs le système d'indemnisation et de présenter au Fonds le point de vue des demandeurs. Il a été noté que cette personne ne devrait pas exercer ses fonctions de médiateur ou proposer un règlement sur la base de l'équité, étant donné qu'il faudrait conserver la politique du Fonds de 1992 en vertu de laquelle une demande d'indemnisation n'était recevable que si elle relevait des définitions du 'dommage par pollution' et des 'mesures de sauvegarde' énoncées dans les Conventions, telles qu'interprétées par les organes du Fonds de 1992.

- 11.4 La question de savoir si le Fonds de 1992 devait ou non convenir avec un demandeur de soumettre une demande à une procédure d'arbitrage obligatoire avait été examinée par le Comité exécutif à sa 11^{ème} session, tenue en 2001, dans le contexte du sinistre du *Slops*. Dans le cadre de cette affaire, un demandeur avait contesté la décision du Comité exécutif selon laquelle *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' aux fins des Conventions de 1992. Le Comité avait fait sien le point de vue de l'Administrateur, à savoir qu'il ne serait pas approprié de soumettre à une procédure d'arbitrage la question de savoir si l'interprétation par les organes directeurs de la définition du terme 'navire' était correcte (document 92FUND/EXC.11/6, paragraphes 4.3.8 et 4.3.11).
- 11.5 Durant les débats de la deuxième réunion du Groupe de travail, on s'était généralement accordé à penser que le Fonds de 1992 se devait de consentir de gros efforts pour éviter les actions en justice et qu'il devait poursuivre sa politique de recherche de règlements à l'amiable chaque fois que faire se pouvait. Le Groupe de travail avait donc pensé qu'il y avait lieu d'approfondir l'examen des possibilités qu'avait le Fonds de 1992 de recourir à d'autres mécanismes de règlement des différends. Il avait été relevé que dans nombre de pays le recours à ce type de procédure avait été plus fréquent au cours des dernières années. Il avait été estimé que le Fonds de 1992 pourrait mettre au point ces procédures sans modifier les Conventions de 1992. Il avait été reconnu que le Fonds connaîtrait des difficultés d'ordre pratique et juridique en ayant recours à ces procédures. Le Groupe de travail avait considéré, comme l'avait fait avant lui l'Assemblée, qu'il y avait très peu d'occasions de faire appel à l'arbitrage et que les efforts devraient plutôt être axés sur la médiation ou d'autres moyens analogues moins formels. Le Groupe de travail avait décidé d'approfondir l'étude de cette question.

Examen de la question à la cinquième réunion du Groupe de travail

- 11.6 Le Groupe de travail a pris note d'un document soumis par la délégation du Royaume-Uni

(document 92FUND/WGR.3/14/12).

- 11.7 Il a été relevé qu'en vertu de la règle 7.3 du Règlement intérieur du Fonds, l'Administrateur pouvait convenir avec le demandeur de soumettre une demande à une procédure d'arbitrage, mais que les dispositions de ce règlement n'avaient jamais été appliquées.
- 11.8 La délégation du Royaume-Uni a estimé que lorsque l'on ne pouvait pas parvenir à un règlement à l'amiable, la politique du Fonds devrait être d'encourager, chaque fois que cela était possible, le recours à l'arbitrage conformément à la règle 7.3 du Règlement intérieur du Fonds. L'idée a été émise que le Fonds devrait préciser sa politique en matière d'arbitrage par le biais d'une modification de cette règle et du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992. De l'avis de la délégation du Royaume-Uni, le Fonds devrait davantage inciter les demandeurs, qui avaient un certain type de demande et ne pouvaient pas parvenir à un accord avec le Fonds, à recourir à la procédure d'arbitrage. Toutefois, le Fonds ne devrait l'accepter que si l'arbitre tenait pleinement compte de la politique générale, des pratiques, des décisions et des précédents du Fonds et si aucune nouvelle question de principe n'était en jeu. Il a été souligné que les deux parties pourraient suivre les voies habituelles de procédure des tribunaux nationaux.
- 11.9 Nombre de délégations ont souscrit à la proposition du Royaume-Uni de manière générale et sont convenues que les nouveaux mécanismes de règlement des différends permettaient d'accélérer le processus d'approbation des demandes, en particulier dans les cas où le différend portait seulement sur la question du calcul du montant de celles-ci par opposition aux questions de principe.
- 11.10 Une délégation a posé la question de savoir si la décision d'arbitrage serait nulle dans le cas où elle ne correspondrait pas en totalité ou en partie à la politique générale, aux procédés, décisions et précédents du Fonds. Cette délégation a demandé également comment les demandeurs pourraient être informés de ces politiques, procédés, décisions et précédents au moment de conclure l'accord d'arbitrage, et s'il serait possible pour le Fonds de les divulguer intégralement d'une manière compréhensible pour les demandeurs. D'autres délégations ont appelé l'attention sur le problème de l'exécution des décisions d'arbitrage et sur le coût de l'arbitrage.
- 11.11 Concernant la question de l'exécution des décisions d'arbitrage, l'Administrateur a répondu qu'elle était généralement prévue dans le cadre de la législation nationale. Il a estimé qu'il n'y avait pas de réponse générale à la question de savoir si la procédure d'arbitrage était moins onéreuse que les procédures judiciaires. Il a fait valoir qu'il ne serait pas facile de recourir à l'arbitrage dans les cas où le nombre de demandeurs serait élevé. De plus, alors que l'arbitrage pouvait convenir dans le cadre de demandes formées au titre des frais de nettoyage où les deux parties (par exemple une autorité gouvernementale et le Fonds de 1992) seraient d'égale importance, un demandeur individuel pourrait trouver intimidant de soumettre à l'arbitrage sa demande contre le Fonds.
- 11.12 L'Administrateur a considéré qu'au vu des contraintes imposées au Fonds par les Conventions et des principes établis par les organes directeurs, des méthodes de règlement des différends autres que l'arbitrage, comme la médiation et la conciliation, seraient peut-être plus appropriées.
- 11.13 Le Président a signalé qu'en vertu des règles des tribunaux en vigueur au Canada, il fallait souvent étudier de près les procédures de règlement des différends dans le cadre de la gestion d'une affaire et que d'autres pays appliquaient des procédés similaires.
- 11.14 Récapitulant les débats, le Président a déclaré que la plupart des délégations souscrivaient à la proposition de la délégation du Royaume-Uni, et a estimé qu'il faudrait examiner les questions suivantes: la manière dont les demandeurs pourraient être informés des politiques générales, procédés, décisions et précédents du Fonds; les conséquences découlant d'une décision d'arbitrage qui ne correspondrait pas à ces politiques, procédés, décisions et précédents: les problèmes relatifs à l'exécution des décisions d'arbitrage; le fait que la procédure d'arbitrage pourrait parfois être très longue et onéreuse. L'Administrateur a émis l'idée que le Royaume-Uni

devrait approfondir sa proposition, peut-être en correspondant avec les autres délégations concernées qui avaient fait des observations sur ces points.

12 **Recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes**

Examen de la question effectué précédemment

- 12.1 À sa deuxième réunion, le Groupe de travail avait noté que la politique des FIPOL en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes pouvait se résumer comme suit (document FUND/A.17/23, paragraphe 7.2.17):

Les autorités peuvent demander à être indemnisées pour les coûts dits fixes, c'est-à-dire les coûts qui auraient été encourus même si le sinistre ne s'était pas produit (par exemple, les traitements ordinaires du personnel permanent ou le coût initial encouru pour l'achat de bâtiments appartenant auxdites autorités). Les FIPOL acceptent une part raisonnable de ces coûts à condition qu'ils correspondent étroitement à la période de nettoyage en question et n'incluent pas de frais généraux éloignés. En outre, la proportion des coûts fixes payables par les Fonds doit être établie en fonction des circonstances de l'espèce.

- 12.2 Dans un document présenté à la première réunion du Groupe de travail, la délégation du Royaume-Uni avait traité la question de la politique des FIPOL relative à la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre de coûts fixes (document 92FUND/WGR.3/2/3, paragraphe 2.1.5). À sa troisième réunion, le Groupe de travail avait examiné plus avant la question d'une majoration des demandes d'indemnisation pour l'utilisation de certaines installations fixes, d'après les renseignements figurant dans le document 92FUND/WGR.3/8/10, présenté par les délégations de l'Espagne et du Royaume-Uni. Ces délégations s'étaient déclarées préoccupées par le fait que la politique restrictive du Fonds concernant les coûts fixes risquait de ne pas encourager les États à avoir des dispositifs de lutte efficaces contre la pollution, en particulier ceux qui entraînaient des frais d'investissements et/ou des dépenses annuelles élevés comme les unités de récupération en mer, la capacité d'aspersion aérienne ou les navires de remorquage en cas de sinistre. La plupart des délégations avaient soutenu la proposition de l'Espagne et du Royaume-Uni, et jugé qu'il était possible de prévoir une majoration de ces coûts fixes dans le Manuel des demandes d'indemnisation sans avoir pour autant à modifier les Conventions.
- 12.3 À la troisième réunion du Groupe de travail, une délégation avait déclaré qu'il n'était pas certain que la majoration proposée puisse encourager les États à avoir des moyens de lutte efficaces; il existait d'autres manières de mettre en valeur les dispositifs de lutte d'un État, s'agissant notamment de demander au secteur privé de financer les dispositifs nécessaires. Une autre délégation avait souligné que les dispositifs commerciaux étaient fréquemment plus coûteux que les dispositifs fournis par le secteur public, et qu'ils n'étaient pas toujours aussi efficaces.
- 12.4 Au cours des débats qui ont eu lieu lors de réunions antérieures, il avait été fait valoir qu'il ne serait pas possible d'augmenter la couverture des FIPOL pour les frais fixes au-delà des coûts nés d'un sinistre particulier.
- 12.5 Récapitulant les débats de la troisième réunion, le Président avait conclu que beaucoup avaient souscrit à la proposition de l'Espagne et du Royaume-Uni, mais qu'il avait été estimé que cette proposition devait être plus détaillée, en particulier en ce qui concernait les conditions permettant d'accorder une hausse (document 92FUND/A.6/4, paragraphe 15.13).

Examen de la question à la cinquième réunion du Groupe de travail

- 12.6 À sa cinquième réunion, le Groupe de travail a examiné un document présenté par les délégations de l'Espagne, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Pologne et du Royaume-Uni (document 92FUND/WGR.3/14/9) au sujet d'une proposition de versement d'un supplément sur les

demandes d'indemnisation pour les coûts fixes afférents au matériel utilisé pour maîtriser et prévenir la pollution par les hydrocarbures.

- 12.7 Ces délégations ont appelé l'attention sur la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990 (Convention OPRC), qui prévoit que chaque partie doit, dans la mesure de ses moyens, tenir prêts un minimum de matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures qui soit en rapport avec les risques encourus ainsi que des programmes pour l'utiliser. Il a été souligné également que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait déjà adopté, en 2001, une résolution exhortant tous les États contractants parties au Protocole de 1992 à devenir parties à la Convention OPRC de 1990 dans l'intérêt des victimes potentielles de déversements d'hydrocarbures et du Fonds de 1992 puisque cela aiderait à minimiser l'impact environnemental et financier de ces déversements. Ces délégations étaient donc d'avis que la proposition relative aux coûts était une prolongation logique de l'adoption de la résolution sur la Convention OPRC puisqu'elle aurait un effet similaire à la résolution de l'Assemblée sur cette convention en ce qu'elle aiderait à minimiser l'impact environnemental et financier des déversements d'hydrocarbures en encourageant d'une certaine manière à entretenir le matériel spécialisé nécessaire pour minimiser l'impact des déversements d'hydrocarbures sur l'environnement. Il a été déclaré que cette proposition autoriserait une majoration d'un pourcentage convenu des demandes d'indemnisation au titre du déploiement rationnel et efficace de matériel spécialisé d'intervention appartenant à un État ou que celui-ci se procurait par contrat (toutefois, le fait de déployer ces moyens d'intervention ne suffirait pas à justifier l'indemnisation supplémentaire).
- 12.8 Ces délégations ont déclaré que de nombreux États n'étaient pas propriétaires de tout leur matériel d'intervention mais se le procuraient par contrat commercial auprès des propriétaires, que ce type de contrat avait normalement une durée de plusieurs années et coûtait très cher aux pouvoirs publics et que certains pays entretenaient ainsi du matériel d'intervention spécialisé très onéreux, le tenant prêt pour une éventuelle intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Il a été ajouté que le Manuel des demandes d'indemnisation du FIPOL (page 21, édition de novembre 2002) permettait déjà aux États de demander le remboursement d'une part raisonnable du prix du matériel acheté pour être à disposition en cas de sinistre ainsi que du tarif de location de ce matériel.
- 12.9 De l'avis de ces délégations, il serait conforme au principe suivi en matière de coûts fixes dans la politique actuelle du Fonds de 1992 de permettre aux États de demander le remboursement partiel des frais de location de l'équipement utilisé pour intervenir en cas de sinistre et que ces États se procuraient par contrat pour l'avoir à disposition en cas de sinistre, frais qui, dans certains cas, se chiffraient en millions de livres par an. Ces délégations ont donc proposé que le texte de la page 21 du Manuel des demandes d'indemnisation concernant les coûts fixes soit complété pour que soit prévu un pourcentage d'augmentation du remboursement des frais annuels afférents au matériel d'intervention spécialisé appartenant aux pouvoirs publics concernés ou dont ceux-ci s'étaient assurés la disposition par contrat (la modification proposée est soulignée):
- Les pouvoirs publics demandent parfois à être indemnisés au titre de leurs *coûts fixes*, c'est-à-dire des coûts qu'ils auraient supportés même si l'événement ne s'était pas produit (tels que les traitements ordinaires du personnel permanent, ~~et~~ les dépenses d'équipement consacrées à leurs propres navires et [%] des frais annuels afférents au matériel d'intervention spécialisé leur appartenant ou dont ils se sont assurés la disposition par contrat.
- 12.10 Ces délégations ont proposé que la majoration [un pourcentage à étudier] soit prévue dans un nouveau paragraphe supplémentaire du Manuel des demandes d'indemnisation qui pourrait se lire comme suit:

Lorsqu'il est démontré que le déploiement de matériel d'intervention spécialisé était techniquement raisonnable et qu'il est prouvé que ce matériel s'est révélé avoir des effets bénéfiques en empêchant et/ou réduisant au minimum une

pollution majeure, les pouvoirs publics qui demandent à être indemnisés au titre de l'utilisation effective de ce matériel peuvent demander l'application d'une majoration de [un % que le Groupe de travail étudiera et recommandera à l'Assemblée du FIPOL].

- 12.11 Ces délégations ont souligné que la recevabilité des demandes serait bien entendu établie en fonction de critères généraux énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation, et ont proposé d'appliquer également les critères suivants pour établir la recevabilité d'une demande d'indemnisation:
- le matériel utilisé doit être destiné à éviter ou à réduire au minimum une pollution persistante par les hydrocarbures provenant de pétroliers;
 - il doit être démontré que le matériel utilisé a eu un effet bénéfique notable en limitant la pollution ou en la réduisant à un minimum (le simple déploiement de moyens ne suffirait pas à justifier l'indemnisation supplémentaire);
 - le matériel utilisé était raisonnable et approprié: c'est-à-dire qu'il ne devait pas avoir été hors de proportion avec l'étendue et la durée des dommages causés et avec les avantages susceptibles d'être retirés;
 - le coût du matériel utilisé était raisonnable et n'était pas hors de proportion avec les coûts que l'on pourrait raisonnablement attendre d'un tel matériel ailleurs;
 - la demande d'indemnisation au titre des coûts de l'intervention, qui inclut la majoration au titre des coûts fixes, ne peut donner droit à un bénéfice.
- 12.12 Le Groupe de travail a pris note de l'annexe I du document 92FUND/WGR.3/14/9, qui expliquait comment ces critères seraient intégrés dans le texte du Manuel des demandes d'indemnisation.
- 12.13 Ces délégations ont déclaré qu'il n'était pas dans leur intention d'énumérer les types de matériels qui donneraient droit à une majoration étant donné que les techniques appliquées pour lutter contre les déversements et les empêcher ne cessaient d'évoluer, de sorte qu'il serait difficile d'établir une liste définitive, et qu'il fallait également tenir compte de la différence entre les moyens à la disposition des États membres: ceux qui pour un État sembleraient être plutôt des moyens de base seraient considérés comme spécialisés par un autre. Ces délégations ont proposé qu'il incombe aux experts envoyés sur place par le FIPOL et en dernière instance au Comité exécutif (voire à l'Assemblée si nécessaire) de déterminer si le matériel utilisé réunissait les conditions justifiant la majoration proposée et si son utilisation était raisonnable et appropriée.
- 12.14 Ces délégations ont appelé l'attention sur l'article 14 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, dite la "Convention sur l'assistance", portant sur l'indemnité spéciale applicable si les opérations d'assistance ont empêché ou réduit au minimum dommages à l'environnement, et qui, à leur avis, constituait un précédent pour ce type de majoration.
- 12.15 Ces délégations ont estimé qu'il s'agissait d'une question de politique générale que l'on pourrait résoudre par le biais d'une décision de l'Assemblée et qui ne nécessitait pas de modification des Conventions de 1992.
- 12.16 Plusieurs délégations ont fait part de leurs doutes quant à la proposition des délégations de l'Espagne, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Pologne et du Royaume-Uni, rappelant que les Conventions de 1992 ne prévoyaient d'indemnisation qu'au titre de dommages réels. Elles ont déclaré que les coûts fixes associés à l'entretien annuel des moyens étaient déjà recevables mais qu'il n'était pas possible d'inclure les coûts fixes associés aux dépenses d'investissement. Elles ont ajouté qu'elles n'étaient pas certaines qu'il soit possible de procéder à une nouvelle majoration des coûts fixes sans réviser les Conventions.

- 12.17 D'autres délégations sont toutefois convenues avec les délégations de l'Espagne, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Pologne et du Royaume-Uni qu'il importait d'encourager les États à maintenir une capacité satisfaisante d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures. Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles étaient d'accord avec les cinq délégations, estimant que leur proposition pouvait être adaptée sans nécessiter de modification des Conventions.
- 12.18 Il a été fait valoir que si cette proposition devait être acceptée, il faudrait établir des critères très précis concernant la recevabilité des demandes en vue de cette majoration et indiquer clairement le type de matériel qu'il conviendrait de prendre en compte à cette fin.
- 12.19 Une délégation, favorable à cette proposition dans son principe, a toutefois émis l'idée que cette majoration n'entraînerait pas une augmentation du total des indemnités au-delà des dépenses qui auraient été encourues si le matériel avait été fourni par des entreprises privées.
- 12.20 Une autre délégation s'est montrée sceptique quant à la possibilité de prouver que le déploiement du matériel a eu des effets bénéfiques en empêchant et/ou en réduisant au minimum une pollution majeure.
- 12.21 Récapitulant les débats, le Président a déclaré qu'un nombre insuffisant de participants avaient souscrit à cette proposition telle que rédigée, et qu'il n'était pas possible de la mettre en vigueur sans modifier les Conventions. Il a déclaré en outre que les débats avaient appelé l'attention sur les malentendus susceptibles d'apparaître quant à la terminologie et à l'interprétation de la notion de "coûts fixes" et qu'il convenait d'y remédier avant de procéder à toute modification du Manuel des demandes d'indemnisation.
- 12.22 Le Groupe de travail a décidé que les délégations intéressées devraient approfondir cette question d'après une révision de la proposition considérée.

13 Application de la Convention de 1992 portant création du Fonds à la zone économique exclusive ou à une zone désignée en vertu de l'article 3a)ii) de la Convention de 1992

- 13.1 La délégation de l'Algérie a présenté le document 92FUND/WGR.3/14/6, qui porte sur les problèmes pratiques que posent les articles IIa)ii) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et 3a)iii) de la Convention de 1992 portant création du Fonds notamment pour les pays riverains de mers fermées ou semi-fermées, comme les pays riverains de la mer Méditerranée.
- 13.2 Il a été relevé que les articles susmentionnés étaient libellés comme suit:

La présente Convention s'applique exclusivement:

- a) aux dommages de pollution survenus:
- i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant, et
 - ii) dans la zone économique exclusive d'un État contractant, établie conformément au droit international ou, si un État contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;
- b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

- 13.3 La délégation algérienne a déclaré qu'en vertu de ces articles, tout État contractant qui n'aurait pas délimité sa zone économique exclusive était habilité à faire une déclaration aux fins de prétendre au bénéfice des droits d'indemnisation pour les dommages de pollution par les hydrocarbures, qui se produiraient dans un espace maritime de 200 milles à partir des limites de base de la mer territoriale de cet État. Il a été fait valoir cependant que des problèmes pratiques se posaient pour plusieurs États Membres du Fonds de 1992, notamment pour les États riverains de la mer Méditerranée, dont l'Algérie, en raison de la configuration particulière de celle-ci et de l'exiguïté de sa largeur qui n'atteint pas les 200 milles dans certains endroits, rendant ainsi inapplicables les dispositions du texte de la Convention de 1992. Selon la délégation algérienne, l'application stricto sensu dudit texte en mer Méditerranée remettait en cause les principes fondamentaux de la Convention de 1992 portant création du Fonds et engendrait des conséquences préjudiciables à certains États Membres.
- 13.4 De l'avis de la délégation algérienne, reconnaître un droit à l'indemnisation, en mer Méditerranée, à l'intérieur d'une zone de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, quelle que soit la dénomination de cette zone, reviendrait à poser, au moins, les problèmes suivants:
- 1) la revendication par un État d'un droit à indemnisation dans une telle zone consisterait à établir de manière unilatérale une zone sous juridiction nationale et à ignorer le droit des autres États riverains concernés, étant donné que cette revendication irait se fonder sur des articles relatifs au champ d'application des Conventions de 1992 à l'intérieur d'un espace situé sous la juridiction de l'État considéré;
 - 2) la revendication simultanée du droit à l'indemnisation par les États riverains de la mer Méditerranée entraînerait inévitablement un chevauchement des zones en question et donc des problèmes insolubles d'indemnisation en cas de survenance d'une pollution par les hydrocarbures;
 - 3) cette situation constituait une source potentielle de litiges et de différends inter-étatiques qui pourraient avoir des développements graves, d'autant plus qu'aucun mode de règlement des différends, pour le cas d'espèce, n'était prévu dans les Conventions de 1992.
- 13.5 La délégation algérienne a estimé qu'afin de pallier les problèmes évoqués ci-dessus, la solution optimale serait dans l'immédiat d'adopter, à titre provisoire, le découpage SAR en mer Méditerranée, ce qui présenterait les avantages suivants:
- a) elle serait d'abord provisoire en ce sens qu'elle ne préjugerait pas des délimitations maritimes que pourraient effectuer les États riverains, ainsi que le prévoit l'article 2.1.7 de l'annexe à la Convention SAR de Hambourg (1979);
 - b) elle pourrait, ensuite, avoir un caractère consensuel puisque que le découpage SAR serait consécutif à un accord entre les États riverains parties à la Convention SAR (article 2.1.4 de l'annexe à la Convention SAR);
 - c) enfin, certaines délégations s'étaient déclarées disposées à l'examiner en concertation avec les États riverains de la Méditerranée.
- 13.6 La délégation algérienne a proposé en outre d'examiner la question d'un amendement des articles 2a)ii) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et 3a)ii) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, qui tiendrait compte de la particularité des mers fermées et semi-fermées et présenterait ainsi l'intérêt évident pour toute la communauté d'éviter des situations conflictuelles susceptibles de remettre en cause la crédibilité des instruments portant création du Fonds. De plus, selon la délégation algérienne, le texte actuel des articles en question entraînerait des difficultés sur le plan de la compétence des tribunaux nationaux en ce qui concerne les demandes d'indemnisation.

- 13.7 L'Administrateur a déclaré qu'à son avis, le chevauchement des zones économiques exclusives ou zones équivalentes n'engendrerait généralement pas de problème pour ce qui est des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage et des préjudices économiques à moins que ces demandes ne fassent l'objet de litiges susceptibles de poser des questions de compétence. De plus, comme la compétence était celle des tribunaux de l'État se trouvant sur le territoire, dans la mer territoriale, la zone économique exclusive ou une zone désignée où le dommage était survenu ou bien où des mesures de sauvegarde avaient été prises, il y aurait toujours un tribunal compétent et, si les tribunaux de deux États étaient compétents, le demandeur aurait la possibilité de choisir d'intenter une action auprès des tribunaux de l'un des deux États.
- 13.8 Plusieurs délégations ont souscrit à l'opinion de la délégation algérienne selon laquelle la question considérée ne concernait pas seulement la Méditerranée mais aussi les zones fermées et semi-fermées. Selon ces délégations, le Fonds devrait adopter une politique précise sur cette question, par exemple par le biais d'une résolution de l'Assemblée.
- 13.9 Un certain nombre de délégations ont estimé que la question soulevée par la délégation algérienne était différente des autres questions examinées par le Groupe de travail du fait de son caractère essentiellement politique. La meilleure solution serait que les États intéressés concluent entre eux un accord relatif à une zone particulière.
- 13.10 Au cours des débats, il a été fait référence à la déclaration tripartite faite par l'Espagne la France et l'Italie le 27 septembre 2000 au sujet de la Méditerranée (document 92FUND/A.5/18/1, annexe). Il a été relevé qu'à l'exception de l'Algérie, les autres États riverains de la Méditerranée n'avaient pas fait de déclaration correspondante.
- 13.11 La délégation algérienne a affirmé que la déclaration faite par l'Algérie le 16 mai 2001 (document 92FUND/A.6/20, annexe) était pleinement conforme aux Conventions de 1992.
- 13.12 La Président a estimé qu'il devait revenir aux gouvernements de prendre l'initiative de résoudre cette question, peut-être par des déclarations appropriées. Selon lui, ladite question n'avait aucun rapport avec la Convention de 1992 portant création du Fonds mais portait sur des questions de droit public international en général.

14 Suite des travaux du groupe de travail

- 14.1 Il a été convenu que les délégations intéressées poursuivraient de manière informelle les discussions sur différentes questions afin de permettre d'avancer.
- 14.2 Le Groupe de travail a décidé de tenir une brève réunion durant la semaine du 20 octobre 2003 dans le cadre de la 8ème session de l'Assemblée, pour examiner les progrès enregistrés lors des discussions informelles.

ANNEXE

PROJET DE RÉSOLUTION 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

L'ASSEMBLÉE DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES créé en vertu de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 portant création du Fonds),

NOTANT que les États Parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds sont également Parties à la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 sur la responsabilité civile),

RAPPELANT que le texte des Conventions de 1992 a été adopté dans le but de créer des règles et des procédures internationales uniformes pour déterminer les questions de responsabilité et pour assurer une indemnisation adéquate en de pareils cas,

CONSIDÉRANT qu'il est crucial pour un fonctionnement bon et équitable du régime mis en place par ces Conventions que celles-ci soient mises en œuvre et appliquées de manière uniforme dans tous les États Parties,

CONVAINCUE qu'il importe que les demandeurs au titre d'un dommage dû à la pollution par les hydrocarbures soient, en matière d'indemnisation, traités de la même manière dans tous les États Parties,

CONSCIENTE du fait que, en vertu de l'article 235, paragraphe 3, de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, les États coopèrent pour assurer l'application et le développement du droit international de la responsabilité en ce qui concerne l'évaluation et l'indemnisation des dommages dus à la pollution du milieu marin,

RECONNAISSANT que, en vertu de l'article 31, paragraphe 3, de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, il sera tenu compte, aux fins de l'interprétation de traités, de tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions et de toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité,

APPELANT L'ATTENTION sur le fait que l'Assemblée et le Comité exécutif du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992), ainsi que les organes directeurs de son prédécesseur, le Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971), composés de représentants des gouvernements des États Parties aux Conventions respectives, ont pris un certain nombre de décisions importantes relatives à l'interprétation des Conventions de 1992 et des Conventions précédentes de 1969 et de 1971 et à leur application, lesquelles décisions sont publiées dans le compte rendu des décisions des sessions de ces organes^{<2>}, aux fins d'assurer que tous ceux qui demandent réparation d'un dommage dû à la pollution par les hydrocarbures soient traités de la même manière dans tous les États Parties,

SOULIGNANT qu'il est vital que ces décisions reçoivent toute l'attention voulue lorsque les tribunaux nationaux des États Parties prennent des décisions relatives à l'interprétation des Conventions de 1992,

ESTIME que les tribunaux des États Parties aux Conventions de 1992 devraient tenir compte des décisions prises par les organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 relatives à l'interprétation et à l'application desdites Conventions.

^{<2>} Site web des FIPOL: www.iopcfund.org

