

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES
DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

ASSEMBLEE -
1ère session extraordinaire
Point 4 de l'ordre du jour

FUND/A/ES.1/3/Add.1
30 septembre 1980
Original : ANGLAIS

EXAMEN DU RAPPORT DE L'ADMINISTRATEUR

Note de l'Administrateur

On trouvera ci-joint une étude sur le relèvement des limites de responsabilité prévues dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds qui a été préparée conjointement par le Secrétariat de l'OMCI et celui du Fonds IOPC, et que l'OMCI a présentée au Comité juridique.

L'Assemblée est invitée à prendre note de cette étude.

ANNEXE

ETUDE DE CERTAINS DES PROBLEMES JURIDIQUES QUE POURRAIT SOULEVER
LE RELEVEMENT DES LIMITES DE RESPONSABILITE ET D'INDEMNISATION
PREVUES DANS LA CONVENTION DE 1969 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE
ET DANS LA CONVENTION DE 1971 PORTANT CREATION
DU FONDS D'INDEMNISATION

Etablie conjointement par le Secrétariat de l'OMCI et le Secrétariat
du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la
pollution par les hydrocarbures (Fonds IOPC)

I. INTRODUCTION

1. A sa deuxième session, en avril 1979, l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ("le Fonds") a adopté une résolution par laquelle elle demandait à l'OMCI d'examiner s'il serait souhaitable de réviser la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ("la Convention sur la responsabilité civile") et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ("la Convention portant création du Fonds d'indemnisation"), en étudiant en particulier le bien-fondé des limites fixées par les deux conventions, la possibilité d'une modification de ces limites dans l'une ou l'autre de ces conventions ou dans les deux conventions, ainsi que les problèmes soulevés par les limites applicables aux navires-citernes de faible tonnage en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et le système d'exonération du propriétaire du navire prévu par l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation.^{1/}

2. Cette résolution a été soumise au Conseil de l'OMCI, à sa quarante-deuxième session tenue en mai 1979. Le Conseil a pris note de la demande formulée par l'Assemblée du Fonds et il a demandé au Comité juridique de prendre les mesures voulues à cet égard.^{2/} Compte tenu de cette demande et des délibérations auxquelles il avait procédé lors de sa trente-huitième session^{3/}, le Comité juridique de l'OMCI a, lors de sa quarantième session en juin 1979, étudié la question de l'indemnisation en vertu des deux conventions.^{4/} Le Comité a reconnu

^{1/} Document du Fonds FUND/A.2/17.

^{2/} Document de l'OMCI C.XLII/D, paragraphe 11.3.

^{3/} Document de l'OMCI LEG XXXVIII/5, paragraphes 111 et suivants.

^{4/} Document de l'OMCI LEG XL/5, paragraphes 47 à 59.

qu'il y avait un double aspect à la question des limites; il fallait, d'une part, établir si la répartition actuelle des montants de limitation entre le propriétaire du navire et le Fonds était satisfaisante; il fallait, d'autre part, déterminer s'il était souhaitable de relever les limites globales. Le Comité s'est également demandé si les limites de responsabilité applicables aux navires de faible dimension étaient suffisantes et si le marché de l'assurance était en mesure de fournir la couverture voulue. Une majorité des délégations a pensé qu'il était nécessaire de revoir les limites de la responsabilité prévues dans les deux conventions, du fait de l'évolution de la situation depuis leur adoption. Certaines délégations ont estimé que la fixation de nouvelles limites avait des prolongements plutôt politiques que juridiques et que, par conséquent, il n'appartenait pas au Comité juridique de se prononcer à cet égard. D'autres délégations ont, en revanche, fait observer que, bien que la décision définitive sur toutes nouvelles limites et autres amendements appartienne à une conférence diplomatique, il était indispensable que le Comité juridique prépare des textes appropriés en vue de leur examen par cette conférence, d'autant plus que toute modification des limites de la responsabilité pourrait fort bien entraîner des divergences juridiques complexes entre les droits et les obligations des Etats, suivant qu'ils auraient accepté ou non les amendements.^{5/}

II MANDAT

3. Compte tenu de ces conclusions, le Comité juridique a invité le Secrétariat du Fonds IOPC et le Secrétariat de l'OMCI à :

"préparer une étude sur certains des problèmes juridiques que pourrait soulever entre les Parties et les non-Parties, un relèvement des limites de la responsabilité dans l'une ou/et l'autre des deux conventions, telles que modifiées, et à soumettre les résultats de cette étude aux gouvernements afin qu'ils puissent les étudier avant la prochaine session du Comité juridique à laquelle cette question serait examinée."^{6/}

4. La présente étude traite des problèmes juridiques que soulèverait un relèvement des limites de la responsabilité du propriétaire du navire et du Fonds prévues dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention

^{5/} Ibid. paragraphes 57 et 58.

^{6/} Ibid. paragraphe 59. Le Comité a également invité les milieux des assurances à étudier les répercussions qu'aurait la révision des limites de la responsabilité sur le marché des assurances, et notamment sur le coût de l'assurance. Une étude élaborée par l'Union internationale d'assurances transports (IUMI) sera publiée dans un document distinct.

portant création du Fonds d'indemnisation, respectivement. Elle n'évoque pas les arguments politiques, commerciaux ou autres qui militeraient en faveur ou à l'encontre d'un tel relèvement des limites de la responsabilité. Toutefois, lorsqu'on l'a jugé nécessaire par souci de clarté, on a mentionné certains des prolongements qu'auraient ces relèvements, ainsi que certains points concernant la répartition de la responsabilité entre le propriétaire du navire et les chargeurs.

5. On a supposé, aux fins de la présente étude, que les amendements qu'il était envisagé d'apporter aux deux conventions se borneraient à relever une partie ou la totalité des limites prévues à l'heure actuelle au paragraphe 1 de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile et au paragraphe 6 de l'article 4, ainsi qu'aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 et au paragraphe 2 de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, et qu'aucune modification ne serait apportée aux autres dispositions. Il semble, néanmoins, probable qu'il faudra également modifier d'autres dispositions, telles celles qui portent sur l'assurance obligatoire et le lieu d'établissement du Fonds de limitation.^{7/} On a également supposé que les conditions de la responsabilité du Fonds en vertu de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation demeureraient inchangées.

III CONFLIT DE CONVENTIONS ET, EN PARTICULIER, EFFETS QU'UN RELEVEMENT DES LIMITES PREVUES DANS LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE AURAIT SUR LES PARTIES ET LES NON-PARTIES A CETTE CONVENTION

A. Problèmes de forme

6. Les problèmes juridiques que poserait un relèvement des limites de la responsabilité sont, dans une certaine mesure, semblables à ceux qui interviennent lorsqu'une convention remplace une convention antérieure ou, par exemple, lorsque des protocoles à une convention antérieure, tels que les Protocoles de 1976 à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, entrent en vigueur, mais ne sont applicables qu'à certains des Etats Parties aux instruments initiaux. Dans le cas présent, les difficultés se trouvent multipliées du fait de l'étroite corrélation entre la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.

^{7/} Voir ci-dessous les paragraphes 29 et 30.

7. Pour ce qui est de la substitution des traités, la Convention sur la responsabilité civile suit le schéma habituel puisqu'elle prévoit qu'elle doit l'emporter sur toutes autres conventions qui seraient en conflit avec elle, sans que ceci n'affecte, toutefois, les obligations des Etats contractants envers d'autres Etats du fait de ces conventions.^{8/} Une telle disposition ne figure pas dans la Convention portant création du Fonds d'indemnisation.

8. La Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds d'indemnisation contiennent toutes deux des dispositions régissant leur processus de révision et d'amendement. Ces dispositions sont presque identiques et suivent de près les dispositions correspondantes d'autres conventions de droit maritime. Elles n'énoncent pas de procédure d'amendement spécifique mais prévoient, en revanche, la convocation d'une conférence ayant pour objet de les réviser ou de les amender.^{9/}

9. Pour les cas où il serait procédé à un amendement plutôt qu'à une révision, ces deux conventions contiennent une disposition qui, sans exclure entièrement la possibilité d'une coexistence de deux régimes, vise à réduire et à limiter cette possibilité.^{10/} Aux termes de cette disposition, une fois remplies toutes les conditions requises pour l'entrée en vigueur d'un amendement à l'égard de tous les Etats contractants, tout instrument de ratification ou d'adhésion est réputé s'appliquer à la convention modifiée par l'amendement.^{11/} Si donc tous les

^{8/} Article XII; voir la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, article 30, paragraphes 3 et 4.

^{9/} Convention sur la responsabilité civile, article XVIII; Convention portant création du Fonds d'indemnisation, article 45.

^{10/} A titre d'exemple d'une solution qui exclut absolument l'existence simultanée de deux régimes parallèles, il convient de se reporter au paragraphe 2 de l'article 64 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) de 1970, lequel est libellé comme suit :

"La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure et de ses Annexes même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle."

Il convient de se reporter également au paragraphe 2 de l'article 70 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM).

^{11/} Convention sur la responsabilité civile, article XIV, paragraphe 2; Convention portant création du Fonds d'indemnisation, article 38, paragraphe 2.

Etats contractants avaient accepté un amendement, les Etats qui deviendraient Parties à la Convention à ce stade deviendraient automatiquement Parties à la Convention telle que modifiée. Dans la pratique, toutefois, on ne peut guère s'attendre à ce résultat, car il est peu probable que les amendements soient acceptés par tous les Etats contractants.^{12/} L'objet de cette disposition ne serait pleinement respecté que si l'amendement prévoyait lui-même qu'il n'entrera en vigueur qu'après avoir été accepté par toutes les Parties à la Convention. Ceci exclurait toute dualité de régime : la Convention non modifiée demeurerait en vigueur jusqu'à ce que toutes les Parties aient accepté les amendements et, une fois qu'elles l'auraient fait, les Etats ne pourraient alors devenir Parties à la Convention que sous sa forme modifiée. Il peut être désirable de subordonner l'entrée en vigueur des amendements à leur acceptation par toutes les Parties à la Convention afin de surmonter certaines des difficultés juridiques mentionnées dans la présente étude. Toutefois, une telle solution reculerait probablement encore l'échéance de l'entrée en vigueur des amendements.

10. Il convient de rappeler, à cet égard, que la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution a dû faire face à un problème quelque peu similaire en ce qui concerne la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et le Protocole que cette conférence a adopté dans le but de modifier la Convention. Des négociations officieuses menées entre les participants à cette conférence ont, notamment, abouti à un projet de résolution concernant la date souhaitable d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle avait été modifiée par le Protocole. Au dispositif de ce projet de résolution figurait notamment le paragraphe suivant :

"LA CONFERENCE,

....

RECOMMANDE aux Etats qui ont déposé des instruments de ratification de la Convention de déposer des instruments de ratification de la Convention telle que modifiée par le Protocole, avant l'entrée en vigueur de la Convention dans sa forme modifiée."^{13/}

12/ Il convient de se reporter, dans ce contexte, à la solution adoptée dans la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, aux termes de laquelle les amendements qui sont entrés en vigueur s'appliquent à tout Etat qui devient un Etat contractant par la suite, à moins qu'il ne stipule expressément le contraire (article 20, paragraphe 3).

13/ Document de l'OMCI TSPP/CONF/C.3/WP.11, annexe II.

Toutefois, la Commission qui a examiné ce projet de résolution a décidé d'en supprimer ce paragraphe, en partie à cause des objections soulevées par certains des gouvernements d'Etats déjà contractants à la Convention de 1973.

11. Il semble donc possible qu'une résolution par laquelle les Etats contractants à la Convention sur la responsabilité civile seraient invités à accepter la Convention révisée avant son entrée en vigueur pourrait rencontrer les mêmes objections. Quoi qu'il en soit, il n'est pas certain qu'une telle résolution permette nécessairement de résoudre le problème de la multiplicité des régimes.

12. En ce qui concerne la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, il semble qu'une autre possibilité s'offre à cet égard : elle consisterait à remplacer entièrement le régime antérieur par un nouveau régime, sans le consentement de toutes les Parties à la Convention existante, en subordonnant l'acceptation de la Convention révisée à la dénonciation de la Convention existante. Conformément au paragraphe 1 de l'article 43, ladite convention doit cesser d'être en vigueur lorsque le nombre des Etats contractants devient inférieur à trois. Ainsi, il serait possible d'abroger l'actuelle Convention portant création du Fonds d'indemnisation à l'égard de toutes les Parties, à condition que le nombre des Parties hostiles à une telle abrogation ne soit pas supérieur à deux. Cette procédure, toutefois, ne permettrait pas non plus de résoudre les problèmes de la période transitoire qui s'écoulerait jusqu'à ce que toutes les Parties, à l'exception de deux ou d'une d'entre elles, soient devenues Parties à la Convention révisée.

13. Il peut être utile, dans ce contexte, de rappeler brièvement la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités.^{14/} Cette convention énonce les droits et les obligations des Etats Parties à des traités successifs portant sur la même matière comme suit :

Article 14, paragraphe 1 : « Lorsqu'il existe deux ou plusieurs traités successifs portant sur la même matière, les Etats Parties sont tenus à respecter et à appliquer le traité qui contient les meilleures dispositions, c'est-à-dire le plus avantageux pour les Etats Parties, dans la mesure où il ne contredit pas les dispositions d'un autre traité portant sur la même matière qui a été ratifié ou accepté ultérieurement. »

14/ Convention entrée en vigueur le 27 janvier 1980.

"Lorsque toutes les parties au traité antérieur sont également parties au traité postérieur, sans que le traité antérieur ait pris fin ou que son application ait été suspendue en vertu de l'article 59, le traité antérieur ne s'applique que dans la mesure où ses dispositions sont compatibles avec celles du traité postérieur." (article 30, paragraphe 3).

"Lorsque les parties au traité antérieur ne sont pas toutes parties au traité postérieur :

a) dans les relations entre les Etats parties aux deux traités, la règle applicable est celle qui est énoncée au paragraphe 3;

b) dans les relations entre un Etat partie aux deux traités et un Etat partie à l'un de ces traités seulement, le traité auquel les deux Etats sont parties régit leurs droits et obligations réciproques." (article 30, paragraphe 4).

L'article 59, qui est mentionné ci-dessus, prévoit ce qui suit au paragraphe 1 :

"1. Un traité est considéré comme ayant pris fin lorsque toutes les parties à ce traité concluent ultérieurement un traité portant sur la même matière et :

a) s'il ressort du traité postérieur ou s'il est par ailleurs établi que selon l'intention des parties, la matière doit être régie par ce traité; ou

b) si les dispositions du traité postérieur sont incompatibles avec celles du traité antérieur à tel point qu'il est impossible d'appliquer les deux traités en même temps."

14. On peut conclure de ce qui précède à la possibilité de concevoir un système qui permettrait d'éviter tout conflit de conventions découlant de la coexistence d'un texte modifié et d'un texte non modifié de la Convention. Toutefois, un tel système pourrait considérablement retarder l'entrée en vigueur du nouveau régime. Si, en revanche, on estime que le nouveau régime doit entrer en vigueur dès que possible, serait-ce sur une base plus restreinte, on doit alors accepter la dualité des régimes. Le choix de la solution à adopter dépendra donc, dans une grande mesure, de l'importance relative que l'on attache à une évolution rapide du régime par rapport à son unicité. La prépondérance conférée à cette dernière peut, quant à elle, être influencée par la gravité des difficultés susceptibles de découlter de l'adoption d'une solution qui entraînerait la coexistence de deux, voire de plusieurs régimes.^{15/}

B. Problèmes de fond

15. Il peut être utile de rappeler, dès l'abord, que l'article V de la Convention sur la responsabilité civile ne porte que sur le droit de limitation de la responsabilité pour les dommages dus à la pollution qui peuvent exister, tandis que l'article III pose les bases de la responsabilité. Le paragraphe 2 de l'article V prévoit une responsabilité illimitée en cas de faute personnelle du propriétaire du navire. La responsabilité établie à l'article III de la Convention peut donc exister sans droit de limitation.^{16/}

16. En vertu du paragraphe 1 de l'article V, le propriétaire du navire est en droit de limiter sa responsabilité à un montant total, par événement, de 2 000 francs par tonneau de jauge du navire, jusqu'à concurrence de 210 millions au total. Il faut donc s'interroger sur les effets qu'un amendement à la Convention qui relèverait ces chiffres aurait sur les relations entre les Parties qui ont accepté l'amendement et celles qui ne l'ont pas accepté.

^{15/} Il convient d'indiquer que d'autres complications, moins graves certes, découlent de l'entrée en vigueur des Protocoles relatifs à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation qui ont été adoptés par les Conférences de 1976 chargées de réviser les dispositions relatives à l'unité de compte.

^{16/} La Convention portant création du Fonds d'indemnisation suit un schéma similaire : l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 4 qui fait suite à deux alinéas traitant seulement de la responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile emploie les mots "la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée aux termes de l'article V, paragraphe 1, de la Convention sur la responsabilité civile" (non souligné dans le texte).

17. A moins de contenir une disposition spéciale, comme cela a été mentionné ci-dessus, l'amendement portant modification des limites fixées au paragraphe 1 de l'article V entraînerait la coexistence de deux régimes de limitation de la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Un propriétaire de navire serait responsable jusqu'à concurrence de différents montants dans les divers Etats Parties à la Convention sur la responsabilité civile, selon que la Partie en question aurait accepté ou non l'amendement. Il convient de noter, à cet égard, que l'éventualité de tels écarts de responsabilité pourrait bien avoir une incidence considérable sur le niveau de l'assurance à souscrire en vertu de l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile.

18. Lorsque l'on considère les effets qu'aurait un relèvement des limites de la responsabilité, on ne doit pas oublier que, conformément à l'article II, la Convention s'applique aux dommages par pollution survenus sur le territoire y compris la mer territoriale d'une Partie ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter de tels dommages. Il n'est pas nécessaire que le dommage ait été causé par un navire battant le pavillon d'une Partie.

19. Le seul critère régissant l'application de la Convention tient donc au lieu où le dommage est intervenu. Les articles III et V de la Convention en vertu desquels le propriétaire du navire est, d'une part, tenu pour responsable et, d'autre part, habilité à limiter sa responsabilité ne disposent pas qu'il doit être un ressortissant ou un résident d'un Etat Partie ^{17/} ou que le navire doit battre le pavillon d'un Etat Partie à la Convention. ^{18/}

^{17/} Voir le rapport du Groupe de travail sur certains effets de la Convention à l'égard des Etats tiers, créé par la Conférence juridique internationale de 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer dans lequel on lit : "Tout dommage survenu sur le territoire d'un Etat contractant serait réparé selon le système prévu par la Convention, sans considération des liens pouvant exister entre le responsable de la pollution et l'un quelconque des Etats contractants ou non contractants." (Document de l'OMCI LEG/CONF/C.2/WP.3, Documents officiels de la Conférence de 1969, pages 588 et 589)

Voir également E.D. Brown, The Legal Regime of Hydrospace (Londres, 1971), page 168; A.L. Doud, Compensation for Oil Pollution Damage : Further Comments on the Civil Liability and Compensation Fund Conventions, Journal of Maritime Law and Commerce, volume 4, pages 525/530(1973) et D.W. Abecassis, The Law and Practice Relating to Oil Pollution from Ships (Londres, 1978), pages 176 et 187, note 20 : (traduction) "De même que la Convention impose le fardeau de la responsabilité aux propriétaires qui ne sont ni résidents ni domiciliés dans un Etat contractant, de même elle leur accorde le droit de la limiter".

^{18/} Abecassis, page 81.

20. Le problème de la coexistence de deux régimes régissant la même question ne se borne pas, de toute évidence, à la seule situation qui découlerait d'une modification de la Convention sur la responsabilité civile. Il surgit également du fait de l'application simultanée de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention internationale de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, par exemple. Au sujet de ces deux conventions, on a fait observer ^{19/} que les limites spécifiées dans la Convention de 1957 continueraient de s'appliquer aux cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, même si l'Etat sur le territoire duquel le dommage était survenu était Partie à la Convention sur la responsabilité civile, dans la mesure où cet Etat serait Partie à la Convention de 1957 comme l'autre Etat en cause, ce dernier n'étant pas Partie à la Convention sur la responsabilité civile ^{20/}. Ce résultat découle de l'application du paragraphe 4 de l'article 30 de la Convention de Vienne sur le droit des traités.

19/ Cette question a été examinée lors de la Conférence de 1971 sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Au cours de cette conférence, un représentant a déclaré que lorsqu'un Etat victime d'un accident était à la fois Partie à la Convention de 1957 et à la Convention sur la responsabilité civile et que le navire ayant causé l'accident battait pavillon d'un Etat Partie à la Convention de 1957, seulement, la loi stipulait, tout au moins dans son pays (à savoir la France) que l'indemnisation serait limitée au montant spécifié par la Convention de 1957. L'application de la limite supérieure établie par la Convention sur la responsabilité civile équivaudrait à enfreindre la Convention de 1957. (Document de l'OMCI LEG/CONF.2/C.1/SR.5, Documents officiels de la Conférence de 1971, page 344)

Voir également les observations faites par le Rapporteur et par le représentant du Royaume-Uni aux pages 336, 342 et 344 respectivement.

20/ Il convient de se reporter à l'article XII de la Convention sur la responsabilité civile qui a été mentionné au paragraphe 7 ci-dessus. Certains Etats, tels que le Royaume-Uni, ont prévu des dispositions explicites à cet égard en excluant de l'application des limites prévues dans la Convention sur la responsabilité civile les navires immatriculés dans un Etat Partie à la Convention de 1957, mais non à la Convention sur la responsabilité civile. (C'est le cas, par exemple, au Royaume-Uni (loi sur la marine marchande de 1974, section 9), en République fédérale d'Allemagne (loi du 18 mars 1975, article 2, paragraphe 2) et aux Bahamas (voir Abecassis, pages 189 et suivantes).)

21. Le lien qui doit exister entre le navire ou le propriétaire de navire et l'Etat qui n'a pas subi de dommage aux fins d'invoquer la Convention de 1957 n'est pas très clair. Il n'est pas nécessaire qu'un lien existe entre le propriétaire du navire et un Etat en vertu de la Convention sur la responsabilité civile pour que le propriétaire de navire soit tenu pour responsable,^{21/} mais un tel lien semble indispensable dans le cas de la Convention de 1957. Ce lien peut tenir à l'immatriculation du navire dans un Etat ou au droit de battre le pavillon de cet Etat; il peut également tenir à la nationalité, au lieu de résidence ou à l'établissement du propriétaire du navire dont la responsabilité doit être engagée.^{22/}

22. Dans la mesure où le droit de limitation de la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures peut également découler de la Convention de 1957 et même de la Convention de 1924 qui l'a précédée,^{23/} le nombre des régimes susceptibles de coexister se multiplierait si la Convention sur la responsabilité civile était révisée en conséquence. Ainsi donc, dans le même Etat, les propriétaires de navires de tonnage identique pourraient être en droit de limiter leur responsabilité en fonction de divers montants, selon que l'Etat d'immatriculation du navire (ou éventuellement du domicile du propriétaire) serait partie à l'une plutôt qu'à l'autre de ces conventions.

21/ Voir le paragraphe 14 ci-dessus.

22/ Il convient de comparer le deuxième paragraphe de l'article 7 de la Convention de 1957 en vertu duquel tout Etat contractant aura le droit d'exclure du bénéfice de cette convention tout Etat non contractant ou toute personne qui n'a pas sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants ou dont le navire ne bat pas le pavillon de l'un des Etats contractants.

23/ Convention internationale de 1924 pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

23. Pour ce qui est de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, l'alinéa b) de son article 3^{24/} est libellé de façon à éviter tout conflit avec le régime de la Convention sur la responsabilité civile. La Conférence de 1976 a, en effet, voulu que la limitation de la responsabilité en vertu de la Convention de 1976 entraîne les mêmes résultats que la Convention sur la responsabilité civile s'applique ou non et que le droit de limitation soit ou non invoqué en vertu de la Convention de 1976 dans un Etat Partie à la Convention sur la responsabilité civile.^{25/} Il demeure donc possible qu'un dommage dû à la pollution par les hydrocarbures qui ne relève pas de la Convention sur la responsabilité civile soit visé par la Convention de 1976.^{26/}

24. Des exemples permettront d'illustrer les effets d'un relèvement des limites prévues dans la Convention sur la responsabilité civile entre les Parties et les non-Parties. On suppose, dans ces exemples, que la participation à la Convention révisée sur la responsabilité civile n'exigera pas nécessairement ni n'impliquera une participation à la Convention sur la responsabilité civile sous sa forme non modifiée. Cette situation peut être encore mieux circonscrite par référence à la relation entre la Convention sur la responsabilité civile et les Conventions de 1924 et de 1957 sur la limitation de la responsabilité.^{27/}

24/ "Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas :

b) aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969, ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;"

25/ E. Selvig, The 1976 Limitation Convention and Oil Pollution Damage, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, février 1979, page 21.

26/ Voir Abecassis (page 148), mais comparer avec Selvig pages 21 et suivantes à propos de l'alinéa b) de l'article 3 de la Convention de 1976.

27/ Dans chaque exemple, on a supposé qu'un Etat mentionné n'est partie à aucune des conventions pertinentes, à moins que l'on n'indique le contraire. On a également supposé qu'une version révisée de la Convention sur la responsabilité civile constituerait une convention distincte ouverte aux Etats, qu'ils soient ou non Parties à la Convention sur la responsabilité civile.

Exemple 1 Un Etat B est Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile. Un navire immatriculé dans un Etat A ou appartenant à un résident de l'Etat A cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans l'Etat B.

Le propriétaire du navire sera en droit de limiter sa responsabilité conformément aux limites prévues dans la Convention révisée sur la responsabilité civile.

Exemple 2 Dans l'exemple ci-dessus, même si l'Etat A est Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire ne sera toujours en droit d'invoquer que les limites (plus élevées) de la Convention révisée sur la responsabilité civile.

25. Dans les deux exemples ci-dessus, le droit de limitation de la responsabilité ne se fonde pas sur un régime conventionnel liant les deux Etats intéressés, mais simplement sur la loi nationale applicable dans l'Etat B, laquelle est fondée sur un régime conventionnel applicable dans le seul Etat B.

Exemple 3 Il en va autrement lorsque, dans les deux exemples susmentionnés, l'Etat B est non seulement Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile, mais aussi à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Dans ce cas, on peut supposer que la Convention sur la responsabilité civile est le régime conventionnel applicable et que le propriétaire du navire est en droit de limiter sa responsabilité conformément aux limites (moins élevées) de cette convention. On pourrait toutefois faire également valoir que l'immatriculation du navire dans un Etat Partie à la Convention sur la responsabilité civile n'est pas en elle-même pertinente et que la simple survenance du dommage dans l'Etat B suffit à soumettre le navire aux limites plus élevées de la Convention révisée sur la responsabilité civile parce que, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, le lieu où survient le dommage détermine la loi applicable à l'événement et par conséquent la responsabilité du propriétaire du navire.

26. Un schéma similaire se dégage lorsque l'on inclut dans ces exemples la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité.

Exemple 4 Un Etat B est Partie à la fois à la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité et à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Un navire immatriculé dans un Etat A ou appartenant à un résident de l'Etat A cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans l'Etat B.

Le propriétaire du navire est responsable de plein droit, conformément à la loi de l'Etat B qui applique la Convention sur la responsabilité civile; mais il ne pourra invoquer la limitation de responsabilité prévue en vertu de la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité.

Exemple 5 Si, toutefois, l'Etat A de l'exemple susmentionné est également Partie à la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité, le propriétaire du navire tout en étant toujours responsable de plein droit conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile sera en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité, puisque l'application de cette convention entre les Etats A et B ne peut être exclue du simple fait que l'Etat B est devenu Partie à la Convention de 1969.

Cette conclusion, qui se fonde sur des principes de droit international généralement reconnus, est confirmée par l'article XII de la Convention sur la responsabilité civile. Il en résulte que le propriétaire du navire pourrait se prévaloir d'une limite de responsabilité inférieure par tonneau de jauge.²⁸

27. Il peut être utile de rappeler, dans ce contexte, que puisque ni la Convention de 1924 ni la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité ne prévoit de limite globale de responsabilité, la responsabilité encourue pour un navire de fort tonnage en vertu de ces conventions pourrait en fait dépasser le plafond fixé dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Dans la pratique, toutefois, ceci ne devrait arriver qu'assez rarement. En vertu des alinéas a) et c) du paragraphe 1 de l'article 3 de la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité, la responsabilité du propriétaire du navire pour les dommages matériels est limitée à 1 000 francs par tonneau de jauge. Etant donné que le plafond de la responsabilité d'un propriétaire de navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile se chiffre à 210 millions de francs, l'application de la Convention de 1957 en cas de pollution par les hydrocarbures n'entrerait en jeu qu'à l'égard d'un navire de plus de 210 000 tonneaux aux fins du calcul de la limitation.

28/ Voir Abecassis, pages 189 et suivante.

28. Lorsqu'un Etat tiers vient s'ajouter aux Etats A et B, la situation se complique comme le montrent les exemples suivants :

Exemple 6 Un Etat B est Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile. Un navire immatriculé dans un Etat A ou appartenant à un résident de l'Etat A cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les Etats B et C.

Le propriétaire du navire sera en droit de constituer un fonds de limitation dans l'Etat B en vertu de la Convention révisée sur la responsabilité civile mais il pourra, néanmoins, encourir une responsabilité additionnelle en vertu de la loi de l'Etat C.

Exemple 7 Si l'Etat C de l'exemple ci-dessus est également Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire n'encourra pas de responsabilité additionnelle et il lui suffira de constituer un seul fonds de limitation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, soit dans l'Etat B, soit dans l'Etat C.

Exemple 8 Comme dans les exemples ci-dessus, l'Etat B est Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile qui fixe la limite de la responsabilité à 2 000 plus X francs par tonneau de jauge. L'Etat C, toutefois, n'est Partie qu'à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

29. La solution, dans ce cas, dépendra des dispositions du texte révisant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il se peut, premièrement, que le propriétaire du navire soit alors en droit de constituer un seul fonds de limitation dans l'Etat C à raison de 2 000 francs par tonneau de jauge pour les victimes des dommages dans les Etats B et C, mais qu'il encoure simultanément une responsabilité additionnelle à raison de X francs par tonneau à l'égard des victimes des dommages dans l'Etat B. Dans ce cas, toutefois, la garantie fournie par le fonds se limiterait aux montants déposés en vertu des modalités de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile non révisée et ceci peut ne pas être considéré comme acceptable. Une deuxième possibilité consisterait à exiger la constitution d'un fonds de limitation à raison de 2 000 plus X francs par tonneau de jauge. Dans ce cas, il pourrait sembler souhaitable d'exiger la constitution de ce fonds dans un Etat Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile, c'est-à-dire dans l'Etat B de l'exemple ci-dessus, puisque l'Etat C ne serait pas à même de requérir la constitution du fonds plus important stipulé dans la Convention révisée sur la responsabilité civile. Une troisième

possibilité consisterait à exiger que le propriétaire du navire constitue deux fonds, l'un pour les Etats qui sont seulement Parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et l'autre pour les Etats qui sont Parties à la Convention révisée sur la responsabilité civile, avec un système de répartition proportionnelle de la responsabilité. Ces diverses possibilités devraient être examinées dans le détail lors de l'éventuelle révision de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Exemple 9. La situation est la même que dans l'exemple 8, sauf que l'Etat A dans lequel est immatriculé le navire qui a causé les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Dans ce cas, la constitution dans l'Etat C d'un fonds d'un montant de 2 000 francs ne dégagerait pas le propriétaire de sa responsabilité dans l'Etat B, car il serait soumis aux limites plus élevées applicables dans cet Etat en vertu des dispositions de la loi nationale de cet Etat visant à appliquer la Convention révisée sur la responsabilité civile.^{29/}

30. Un autre problème qu'il conviendrait peut-être d'examiner concerne l'incidence qu'un accroissement des limites de la responsabilité aurait sur les montants pour lesquels il faudrait souscrire une assurance obligatoire. Lorsqu'un Etat deviendrait Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile, le propriétaire d'un navire immatriculé dans cet Etat et auquel s'appliqueraient les dispositions relatives à l'assurance obligatoire pourrait être tenu d'obtenir une assurance ou une autre garantie financière sur la base de 2 000 plus X francs par tonneau de jauge. Un navire immatriculé dans un Etat qui n'est Partie ni à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ni à la Convention révisée sur la responsabilité civile devrait également respecter cette condition, afin de pouvoir toucher ou quitter un port ou une installation situés dans le territoire d'une Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile.

La situation serait, toutefois, différente lorsqu'un navire immatriculé dans une Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile non modifiée toucherait ou quitterait un port situé dans le territoire d'une Partie à la fois à la Convention initiale de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention révisée. Si le paragraphe 11 de l'article VII de la Convention de 1969

^{29/} Voir les exemples 1 et 2 ci-dessus.

sur la responsabilité civile était maintenu sans changement dans la Convention révisée, l'Etat du port pourrait alors faire valoir qu'il est en droit de réclamer un niveau d'assurance ou de garantie financière supérieur à celui qui est imposé au propriétaire du navire en vertu de la Convention initiale de 1969 sur la responsabilité civile, alors que le propriétaire du navire pourrait soutenir que ses obligations en matière d'assurance doivent être régies par la Convention de 1969. Pour éviter l'éventualité d'un tel conflit, il pourrait être souhaitable d'envisager l'inclusion dans la Convention révisée d'une disposition tendant à ce que les prescriptions révisées en matière d'assurance ne s'appliquent pas aux navires immatriculés dans un Etat Partie à la Convention initiale de 1969 sur la responsabilité civile.

31. Il ressort de ce qui précède qu'une révision des limites prévues dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile entraînerait, au cas où elle prendrait effet avant d'avoir été acceptée par toutes les Parties existantes à la Convention, un autre régime de limitation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, qui viendrait s'ajouter aux trois régimes actuels, ce qui ferait que le propriétaire d'un même navire pourrait être tenu pour responsable de montants différents dans différents Etats, à l'égard du même événement. Il serait donc souhaitable de s'attacher, dans toute révision de la Convention, non pas simplement au montant effectif des limites révisées, mais aussi au droit de limitation de la responsabilité, à l'assurance obligatoire et aux conditions d'entrée en vigueur. En revanche, si l'entrée en vigueur de la Convention révisée devait être différée jusqu'à son acceptation par toutes les Parties existantes à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, bien des problèmes mentionnés ci-dessus ne surgiraient pas; mais alors, l'entrée en vigueur des amendements risquerait de prendre beaucoup trop longtemps.

IV INCIDENCE SUR LA CONVENTION PORTANT CREATION DU FONDS D'INDEMNISATION D'UNE REVISION DE LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE

A. Corrélation des deux conventions

32. La Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds d'indemnisation forment, ensemble, un système intégré de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant de navires. La future constitution d'un fonds d'indemnisation en vue de compléter la Convention de 1969 sur la responsabilité civile a été un facteur important au cours des négociations qui sont intervenues lors de la Conférence

juridique internationale de 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer.^{30/} Aux termes de l'article 2 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, ce dernier vise à assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est insuffisante et à exonérer le propriétaire du navire de l'obligation financière supplémentaire que lui impose la Convention sur la responsabilité civile.

33. Avant d'examiner l'incidence qu'une révision de la Convention sur la responsabilité civile aurait sur les dispositions de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation (à supposer qu'un amendement correspondant ne soit pas apporté à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation), il convient de souligner les points suivants :

- a) Seul un Etat Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile peut être Partie à la Convention portant création du Fonds.^{31/}
- b) L'application de bien des articles de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, y compris, en particulier, des dispositions relatives à l'indemnisation et à la prise en charge financière, renvoie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et lui est assujettie ou subordonnée.
- c) Dans la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile dénommée "la Convention sur la responsabilité" est définie comme étant "la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969". Il n'est pas fait mention d'amendements ou de protocoles à la Convention de 1969, contrairement à la terminologie adoptée à l'alinéa b) de l'article 3 de la Convention de 1976.^{32/} On peut donc supposer que toute révision ou toute modification de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ne serait pas prise en considération lors de l'application des dispositions de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, à moins que cette convention ne soit modifiée en conséquence.

30/ Voir la résolution sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour dommages causés par la pollution par les hydrocarbures adoptée par la Conférence de 1969, Documents officiels, page 191. Voir également Doud pages 527 et suivante.

31/ Inversement, une dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en vertu de l'article XVI de cette convention constitue également une dénonciation de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation en vertu de son article 41.

32/ Voir la note de bas de page 24/ ci-dessus.

d) La distinction juridique mentionnée au paragraphe 15 ci-dessus entre la responsabilité pour les dommages par pollution en vertu de l'article III de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et le droit de limiter cette responsabilité en vertu de l'article V est particulièrement pertinente dans le présent contexte.

B. Indemnisation (article 4 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation)

34. Il semble utile d'examiner la situation d'une victime d'un dommage par pollution dans un Etat Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile, la Convention portant création du Fonds d'indemnisation n'ayant pas été modifiée. En vertu de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, le Fonds est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si elle n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile dans trois cas précis, qui renvoient, chacun, à la Convention de 1969. L'éventuelle observation de ces conditions dans un Etat qui est Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile soulèverait des questions d'interprétation auxquelles il convient de répondre en tenant compte de la définition de la "Convention sur la responsabilité" et de la distinction entre les notions de responsabilité pour dommages et de droit de la limiter qui sont mentionnées au paragraphe précédent. En examinant séparément les trois conditions stipulées pour que le Fonds soit tenu de verser réparation, on peut découvrir les diverses possibilités qui s'offrent à cet égard.

35. Le premier cas dans lequel le Fonds est tenu de verser réparation se présente lorsque "la Convention sur la responsabilité ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages en question".^{33/} Ce cas se présenterait lorsque le propriétaire peut se prévaloir, avec succès, des dérogations prévues à l'article III de la Convention sur la responsabilité civile alors que le Fonds, pour sa part, n'est pas dégagé de sa responsabilité. Le Fonds demeure, par exemple, responsable, lorsque le dommage résulte d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, même si le propriétaire du navire n'est pas tenu pour responsable d'un tel dommage.^{34/}

^{33/} Article 4, paragraphe 1, alinéa a).

^{34/} Article 4, paragraphe 2 et paragraphe 4, alinéa b) de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation et article III, paragraphe 2, alinéa a) de la Convention sur la responsabilité civile.

36. Si on considère que l'article III de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'applique indépendamment du droit de limitation de la responsabilité en vertu de l'article V, on doit alors conclure que l'existence d'un protocole qui se borne à modifier les limites de responsabilité prévues à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile n'influera pas sur l'obligation faite au Fonds de verser réparation en pareil cas.

37. Il résulterait d'une telle interprétation que, si un protocole à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile se bornait à relever le montant auquel un propriétaire de navire peut limiter sa responsabilité, la responsabilité du propriétaire de navire continuerait de découler de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. En conséquence, il continuerait d'y avoir des dommages pour lesquels une indemnisation serait due en vertu de cette convention et il y aurait toujours un propriétaire qui serait tenu pour responsable de ce dommage. En pareil cas, le Fonds ne serait tenu à réparation qu'au-delà du montant du par le propriétaire du navire. Si, toutefois, le Protocole de modification réénonçait les dispositions régissant la responsabilité, c'est-à-dire s'il s'agissait en fait d'un instrument juridique entièrement distinct, il ne serait peut-être pas possible alors de soutenir que, dans un Etat Partie à ce protocole, la responsabilité du dommage découlerait de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Ainsi donc, aucune réparation ne serait due "en vertu" de cette convention.

38. On pourrait, en revanche, soutenir que l'expression "responsabilité pour les dommages en question", prise au sens large, désigne la responsabilité "limitée" qui découle à la fois de la Convention de 1969 et du Protocole la modifiant et que, puisque la responsabilité pour les dommages en question peut ne pas découler de la seule "Convention sur la responsabilité", la condition stipulée à l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 4 ne serait pas remplie dans le cas considéré. On peut évidemment se demander si une telle interprétation serait acceptée comme étant conforme aux objectifs de la Convention portant la création du Fonds d'indemnisation.

39. Le deuxième cas où le Fonds est tenu de verser une indemnisation dépend seulement de la capacité du propriétaire du navire à s'acquitter de ses obligations et entre en jeu si le "propriétaire responsable aux termes de la Convention sur la responsabilité" est incapable, pour des raisons financières, de verser réparation.^{35/} On peut établir cette insolvabilité en prouvant que la victime n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention sur la responsabilité".

^{35/} Article 4, paragraphe 1, alinéa b).

40. Si l'on soutient que, dans les Etats où la Convention révisée sur la responsabilité civile serait en vigueur, la responsabilité d'un propriétaire de navire découlerait de l'application conjointe de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et du Protocole la modifiant, on aurait un "propriétaire responsable aux termes de la Convention sur la responsabilité" selon ce régime. Ainsi, la deuxième condition posée au paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds ne s'appliquerait pas. On pourrait soutenir, en revanche, dans ce cas, qu'un propriétaire de navire demeurerait responsable aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

En conséquence, si le Protocole de modification se bornait simplement à relever les limites spécifiées en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, la responsabilité du propriétaire du navire découlerait de la Convention sur la responsabilité civile elle-même et non du Protocole, en tout ou en partie. Ceci signifierait que, lorsque dans un Etat Partie au Protocole de modification, la responsabilité du propriétaire du navire atteindrait une somme supérieure à ce qu'elle aurait été dans un Etat Partie à la seule Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le Fonds demeurerait tenu de verser réparation en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation au cas où la victime ne pourrait obtenir réparation du propriétaire du navire.

41. Le troisième cas où le Fonds est tenu à réparation se présente lorsque les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire "telle qu'elle est limitée aux termes de l'article V, paragraphe 1 de la Convention sur la responsabilité" (ou aux termes de toute autre convention applicable, comme par exemple la Convention de 1957).^{36/}

42. Sur la base de l'interprétation restrictive mentionnée au paragraphe 37 ci-dessus, on pourrait faire valoir que la responsabilité du propriétaire du navire serait, dans ce cas, limitée en vertu du Protocole plutôt qu'en vertu du paragraphe 1 de l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et que, en conséquence, la condition posée pour que le Fonds soit responsable ne serait pas remplie. Une autre interprétation pourrait, toutefois, être considérée comme plus satisfaisante. Celle-ci se fonderait sur les objectifs de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, tels qu'ils sont énoncés à l'article 2 et sur le fait que les auteurs de la Convention envisageaient manifestement

^{36/} Article 4, paragraphe 1, alinéa c).

l'instauration d'un régime unifié établissant la responsabilité du propriétaire du navire jusqu'à un montant donné, au-delà duquel le Fonds interviendrait pour indemniser les victimes. Dans le cadre de cette interprétation plus large, on pourrait faire valoir que les mots "la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée aux termes de l'article V, paragraphe 1 de la Convention sur la responsabilité" devraient être compris comme visant expressément (ou incorporant) la responsabilité limitée à 2 000 francs par tonneau. Sur cette base, le Fonds serait alors, en théorie, responsable de l'indemnisation des victimes pour les pertes au-delà de cette limite. En conséquence, même si un propriétaire de navire était, du fait du Protocole de modification, responsable pour une somme inférieure à celle qui est stipulée à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (soit par exemple une somme de X francs par tonneau), il se pourrait que le Fonds et le propriétaire du navire soient responsables de l'indemnisation de ce montant et que le Fonds soit donc tenu de verser cette somme à la victime si le propriétaire du navire est incapable de le faire.

43. On peut considérer que certaines des diverses conclusions présentées ci-dessus vont à l'encontre des objectifs exprès de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, mais on ne peut les éviter si l'on accepte l'interprétation qui est suggérée des mots "Convention sur la responsabilité" figurant dans la Convention portant création du Fonds d'indemnisation et l'interprétation connexe des mots "responsabilité aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile".

44. On pourrait apporter une solution à ce conflit d'interprétation en modifiant la définition des mots "Convention sur la responsabilité" dans la Convention portant création du Fonds d'indemnisation lorsque l'on relèverait les limites spécifiées à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile; on pourrait, en effet, prévoir que, entre les Parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile qui sont également Parties à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, les limites de la Convention révisée sur la responsabilité civile ne prendront effet que lorsque ces Parties auront également accepté les amendements correspondants à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation. Cette solution peut également s'avérer nécessaire en ce qui concerne d'autres dispositions de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, comme cela est expliqué ci-dessous. Toutefois, tant que toutes les Parties à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation n'auront pas accepté les amendements à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, les difficultés persisteront, par exemple en ce qui concerne le taux des contributions.

45. Les mots "Convention sur la responsabilité civile" figurent également à l'alinéa a) du paragraphe 4 de l'article 4 et au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation qui fixent les limites maximales de la responsabilité du Fonds et soulèvent donc un problème similaire d'interprétation. Ces dispositions mentionnent le "montant des indemnités effectivement versées en vertu de la Convention sur la responsabilité" et "le montant disponible au titre de la Convention sur la responsabilité". Toutefois, on peut soutenir que l'application de ces articles ne serait pas modifiée par une révision de l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile puisque l'indemnisation serait toujours "disponible" ou "versée" en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, même si le droit de limiter cette responsabilité découlait d'un autre instrument.

C. Prise en charge financière (article 5 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation)

46. Il convient ensuite d'examiner si un relèvement des limites prévues à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile dans un Etat influerait sur la responsabilité qui incombe au Fonds de prendre en charge financièrement un propriétaire de navire en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation au cas où une modification correspondante ne serait pas apportée à cette convention. Ici encore il peut y avoir des divergences d'opinion quant à la réponse à apporter à cette question. On peut estimer que, compte tenu de la définition de la "Convention sur la responsabilité" mentionnée ci-dessus, le Fonds serait tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire pour les montants mentionnés à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, même si le propriétaire devait verser une indemnité jusqu'à concurrence d'une limite de plus de 2 000 francs par tonneau en vertu de la Convention révisée sur la responsabilité civile. D'après une autre interprétation, la responsabilité du propriétaire du navire découlerait seulement de la Convention révisée sur la responsabilité civile et non de la Convention sur la responsabilité et le Fonds ne serait donc pas tenu de prendre financièrement en charge le propriétaire. Une telle interprétation ne semblerait guère compatible, elle non plus, avec les objectifs de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation.

47. Il convient de souligner, à ce stade, qu'un relèvement des limites de la seule Convention de 1969 sur la responsabilité civile modifierait le système de répartition du coût total d'un événement entre le propriétaire du navire et les chargeurs, tel qu'il est à présent établi dans les deux conventions.

D. Le Fonds en tant que garant (article 5, paragraphe 2 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation)

48. Si la Convention révisée sur la responsabilité civile imposait la responsabilité des dommages au propriétaire du navire tout en relevant les limites de cette responsabilité, il faudrait modifier, en conséquence, la définition de la "Convention sur la responsabilité" qui figure au paragraphe 2 de l'article 5.2.³⁷

E. Actions en justice contre le Fonds (articles 7, 8 et 9 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation)

49. A supposer que la responsabilité du propriétaire du navire continue de découler de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et non de la Convention révisée sur la responsabilité civile, les dispositions de l'article 7 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation relatives aux actions en réparation intentées contre le Fonds continueraient de s'appliquer bien que l'ampleur de la responsabilité du Fonds soit fonction des considérations mentionnées ci-dessus.

50. De même, la reconnaissance et l'exécution des jugements rendus contre le Fonds aux conditions mentionnées à l'article 8 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation ne semblent pas devoir être touchées par une révision des limites spécifiées dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

51. Si, en vertu de l'article 9 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, le Fonds indemnise une personne, il acquière par subrogation tous les droits qui, en vertu de la Convention sur la responsabilité, seraient dévolus à cette personne à l'encontre du propriétaire du navire. Conformément à l'une des interprétations ci-dessus, si le Fonds verse une indemnité aux victimes dans un Etat Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile jusqu'à concurrence de 2 000 francs par tonneau, au maximum, il pourrait invoquer cet article dans une action visant à recouvrer la somme qu'il a versée auprès du propriétaire du navire. Si, toutefois, on estime que la responsabilité du propriétaire ne découle que de la Convention révisée sur la responsabilité civile et non de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le Fonds ne pourrait alors acquérir, par subrogation en vertu de l'article 9, le droit de

³⁷ Quand elle a adopté le règlement intérieur du Fonds, lors de sa première session, l'Assemblée du Fonds a décidé que, pour le moment, le Fonds n'assumerait pas les obligations de garant en vertu du paragraphe 2 de l'article 5.

recouvrer auprès du propriétaire toute indemnisation qu'il a versée en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation car, d'après cette interprétation, le propriétaire ne serait pas responsable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

F. Clauses finales

52. A la suite d'une révision de la Convention sur la responsabilité civile, un Etat Partie à la Convention sur la responsabilité civile mais non à la Convention révisée pourrait s'interroger sur l'opportunité de devenir Partie à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation. Si l'on voulait empêcher un tel Etat de devenir ou de demeurer Membre du Fonds, on devrait alors apporter un amendement à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation afin de permettre aux seuls Etats Parties à la Convention révisée sur la responsabilité civile d'adhérer au Fonds.^{38/}

53. Il faudrait peut-être prévoir un amendement connexe à propos du droit de dénonciation énoncé à l'article 41 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation.

G. Conclusions concernant l'incidence sur la Convention portant création du Fonds d'indemnisation d'une révision de la Convention sur la responsabilité civile

54. Par suite des doutes exprimés ci-dessus quant à la responsabilité du Fonds pour l'indemnisation des victimes dans un Etat qui aurait accepté la Convention révisée sur la responsabilité civile, on peut conclure à l'opportunité des mesures suivantes :

i) une révision des limites de la responsabilité prévues dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile devrait être accompagnée d'un amendement connexe à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, afin de bien préciser que toute mention de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile vise nécessairement les amendements adoptés à cette convention; et

ii) il faudrait expressément stipuler que, entre deux ou plusieurs Etats Parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, tout amendement au premier de ces instruments ne doit prendre effet que lorsque ces Etats sont devenus Parties à l'amendement connexe à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation.

^{38/} Il convient de se reporter au paragraphe 2 de l'article 38 de la Convention portant création du Fonds.

VI REVISION DES LIMITES PREVUES DANS LA CONVENTION PORTANT CREATION DU FONDS D'INDEMNISATION

A. Limites de l'indemnisation et de la prise en charge financière

55. Les limites de la responsabilité du Fonds pour l'indemnisation des victimes de dommages ou la prise en charge financière des propriétaires de navires sont fixées, respectivement, aux articles 4 et 5 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation. La limite de 15 millions de francs mentionnée à l'article 12 ne concerne que la question du versement des contributions par les Etats Membres selon qu'ils sont ou qu'ils ne sont pas Membres à la date d'un événement particulier. La révision de ce montant déborde donc le cadre de la présente étude. Néanmoins, si les limites mentionnées aux articles 4 et 5 de la Convention devaient être relevées, il serait peut-être souhaitable, pour des raisons pratiques, de relever aussi les limites prévues à l'article 12.

B. Indemnisation (article 4 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation)

56. Le montant maximal des indemnités que le Fonds doit actuellement verser en vertu de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation à l'égard d'un événement donné est de 675 millions de francs, chiffre qui comprend la somme qu'un propriétaire de navire ou des propriétaires de navires responsables doivent verser^{39/}. En vertu du paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention, ce chiffre pourrait être porté à un montant maximal de 900 millions de francs.

57. En vertu de l'article 3 de la Convention, le Fonds est responsable si les dommages par pollution sont survenus "sur le territoire d'un Etat contractant, y compris sa mer territoriale", que le navire qui a causé le dommage soit ou non immatriculé dans un autre Etat contractant^{40/}. De même, il n'est pas nécessaire que le navire soit immatriculé dans un Etat Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile^{41/}.

^{39/} Décision prise le 20 avril 1979 lors de la deuxième session de l'Assemblée du Fonds, conformément au paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation.

^{40/} Voir Doud, page 530; Abecassis, page 233.

^{41/} Voir les Documents officiels de la Conférence juridique de 1969, page 636, paragraphe 38.

58. Un relèvement des limites prévues au paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation s'appliquerait donc à l'égard de tout Etat qui a accepté les limites révisées (après l'entrée en vigueur de l'instrument de révision) et le problème principal qui se poserait entre les Parties et les non-Parties à l'instrument révisé concerterait la question des contributions^{42/}. Il faudrait, évidemment, stipuler dans l'instrument de révision que l'amendement ne s'appliquerait qu'aux dommages causés dans les Etats contractants qui ont accepté les nouvelles limites et que les mots "Etat contractant" qui figurent à l'article 3 auraient un sens nouveau pour ce qui est des limites révisées.

59. Toutefois, en fonction des arrangements transitoires qui seraient adoptés, des difficultés pourraient surgir en matière d'indemnisation, dans les cas où les dommages interviendraient dans plus d'un Etat.

Exemple 10 Un Etat A est Partie à la fois à la Convention initiale et à la Convention révisée portant création du Fonds d'indemnisation. Un Etat B est Partie à la seule Convention initiale. Les dommages surviennent dans les deux Etats A et B. Le montant total des demandes d'indemnisation dépasse 900 millions de francs^{43/}, mais demeure en deçà des limites globales d'indemnisation prévues dans la Convention révisée portant création du Fonds (Y millions de francs).

Compte tenu des dispositions du paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, il faudrait prévoir dans une version révisée de cette convention un système de réduction proportionnelle des demandes d'indemnisation. On pourrait vraisemblablement envisager une réduction proportionnelle des demandes d'indemnisation de tous les créanciers des Etats A et B jusqu'au niveau de 900 millions de francs, tandis que, au-delà, les créanciers de l'Etat A seraient indemnisés intégralement pour leurs pertes non recouvrées.

42/ Voir ci-dessous les paragraphes 66 et suivants.

43/ Ce chiffre part de l'hypothèse que l'actuelle limite de responsabilité du Fonds qui est de 675 millions de francs a été portée au plafond maximal autorisé en vertu de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation (article 4, paragraphe 6).

Exemple 11 Dans l'exemple ci-dessus, le montant total des demandes d'indemnisation dépasse également la limite de X millions de francs fixée dans la Convention révisée portant création du Fonds d'indemnisation.

Dans ce cas, il faudrait probablement prévoir une seconde réduction proportionnelle des demandes d'indemnisation des seuls créanciers de l'Etat A.

C. Prise en charge financière (article 5)

60. En vertu de l'article 5, le Fonds est tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire (ou son garant) pour une partie du montant de sa responsabilité aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Cet article pose donc le principe d'une exonération du propriétaire du navire par le Fonds, dans le but, notamment, de répartir le fardeau de la responsabilité des dommages entre le propriétaire du navire et les chargeurs.

61. Si les chiffres mentionnés à l'article 5 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, et notamment le chiffre de 2 000 francs par tonneau cu de 210 millions de francs (soit le plafond de la responsabilité du propriétaire de navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile), devaient être révisés dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, il serait logique de penser qu'un amendement semblable doit être apporté à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation. Toutefois, c'est là une question de principe : faudrait-il, en effet, lors d'une éventuelle révision, maintenir ou modifier le système d'exonération du propriétaire du navire, ainsi que le schéma particulier de répartition de la responsabilité qui a été choisi ? Certes, on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'une révision de la responsabilité du Fonds en vertu du paragraphe 1 de l'article 5 s'accompagne d'une révision des limites prévues à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais il se pourrait aussi qu'il en aille autrement.

62. Une révision de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation poserait des problèmes particulièrement compliqués et épineux du fait de la subordination de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

63. En vertu du paragraphe 2 de l'article 3 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, la responsabilité du Fonds en ce qui concerne la prise en charge financière du propriétaire du navire s'applique seulement :

i) aux dommages causés dans un Etat Partie à la Convention sur la responsabilité; et

ii) aux dommages causés par un navire immatriculé dans un Etat Partie à la Convention portant création du Fonds ou battant pavillon de cet Etat.

Il faudrait faire correspondre tout relèvement de la somme que le Fonds doit verser en vertu de l'article 5 avec le relèvement de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, si l'on veut conserver le schéma de répartition du coût d'un événement entre le propriétaire et les chargeurs. Il serait, toutefois, possible d'accroître la responsabilité en vertu de l'article 5 sans modifier les limites figurant dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (de façon à assurer la prise en charge financière du propriétaire pour des montants dépassant, par exemple, 1 000 francs par tonneau au lieu de 1 500 francs). Si l'on ne modifie pas la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, on devrait probablement indiquer dans la Convention révisée portant création du Fonds d'indemnisation que le "fonds supplémentaire" découlant de cette révision ne serait disponible que lorsque le dommage a été causé par un navire immatriculé dans un Etat Partie à la Convention révisée portant création du Fonds d'indemnisation. Si, en revanche, un amendement correspondant est apporté à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, il faudra alors stipuler dans la Convention révisée portant création du Fonds d'indemnisation que le dommage doit être causé dans un Etat Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile par un navire immatriculé dans un Etat Partie à la Convention révisée portant création du Fonds pour que les dispositions relatives au "fonds supplémentaire" soient applicables.

64. Quelques exemples permettront peut-être de mieux circonscrire ces diverses situations.

Exemple 12 Un Etat A et un Etat B sont Parties aux versions révisées de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation. Un navire immatriculé dans l'Etat A cause des dommages par pollution dans l'Etat B.

Le "fonds supplémentaire" sera disponible pour la prise en charge financière du propriétaire du navire au titre du montant ou de la proportion accrus prévu dans la Convention révisée portant création du Fonds d'indemnisation.

Exemple 13 Dans le même exemple, un navire immatriculé dans un Etat C (qui est Partie à la Convention initiale portant création du Fonds d'indemnisation) cause des dommages par pollution dans l'Etat B.

Le "fonds supplémentaire" n'est pas tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire, mais le Fonds est tenu de le faire jusqu'à concurrence des limites actuelles prévues à l'article 5. (Ceci peut, toutefois, dépendre des modalités prévues dans l'instrument de révision, comme on l'a indiqué au paragraphe 58).

Exemple 14 Dans l'exemple 12, un navire immatriculé dans l'Etat A cause des dommages par pollution dans un Etat D qui est Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à sa version révisée.

Le "fonds supplémentaire" serait disponible à moins que l'instrument de révision de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation ne stipule que l'Etat sur le territoire duquel le dommage est survenu doit être Partie à la Convention révisée sur la responsabilité civile. Dans ce cas, le propriétaire du navire ne serait vraisemblablement en droit de demander à être pris en charge financièrement par le Fonds que jusqu'à concurrence des limites actuellement prévues à l'article 5.

65. Au cas où les limites prévues à l'article 5 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation seraient relevées sans qu'il y ait une révision correspondante des limites de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le "fonds supplémentaire" serait responsable, vis-à-vis du propriétaire du navire, pour les dommages par pollution causés par un navire immatriculé dans un Etat Partie à la Convention révisée portant création du Fonds d'indemnisation sur le territoire d'un Etat Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

D. Contributions (articles 10 à 15 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation)

66. L'un des problèmes juridiques les plus importants qui découleraient d'un relèvement du montant maximal de la responsabilité du Fonds à la suite d'un amendement plutôt qu'en vertu du paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention

portant création du Fonds d'indemnisation concernerait la détermination des modalités de paiement du surcroît de contributions et des personnes auxquelles il incomberait.

67. La solution la plus simple consisterait, probablement, à stipuler que les nouvelles limites ne prendront effet que lorsque tous les Etats Parties auront accepté l'instrument de révision. Vu le nombre relativement restreint, à l'heure actuelle, des Membres du Fonds, une telle disposition ne serait pas irréaliste et, en vertu du paragraphe 2 de l'article 38, d'autres Etats ne pourraient devenir Parties au texte initial de la Convention après l'adoption des amendements.

68. Dans ce cas, il serait simplement nécessaire de :

i) fixer la date à partir de laquelle les nouvelles limites s'appliqueraient aux événements; et

ii) décider si les soldes des comptes du Fonds à cette date (qui ne sont pas requis pour satisfaire des demandes d'indemnisation antérieures ou des engagements existants du Fonds) pourraient être utilisés pour régler des créances à l'égard d'événements survenus après cette date. Dans ce cas, les contributions requises après la nouvelle date seraient simplement ajoutées aux montants existants.

69. Si, toutefois, les nouvelles limites pouvaient prendre effet avant de pouvoir être appliquées dans tous les Etats Parties à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, il en résulterait les conséquences suivantes :

i) les contributions visant à satisfaire les créances dépassant les limites existantes ne pourraient être demandées qu'aux contributaires des Etats Membres qui ont accepté les nouvelles limites;

ii) lorsqu'un événement entraînerait des créances dépassant au total les limites existantes, il faudrait se prononcer sur l'un des deux modes d'action suivants :

a) les créances jusqu'à concurrence de ces limites pourraient être réglées grâce aux contributions de tous les Etats Parties à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, seul l'excédent étant satisfait grâce aux contributions des Parties qui ont accepté les limites révisées;

b) les Parties qui ont accepté les nouvelles limites devraient supporter le montant total du coût de tout événement (jusqu'à concurrence des nouvelles limites) lorsque les créances nées de cet événement dépassent les limites existantes;

iii) quelle que soit la décision prise en vertu de l'alinéa ii), un compte ou un fonds supplémentaire devrait être constitué pour les créances exigibles des seuls Etats qui ont accepté les nouvelles limites. Des contributions distinctes devraient être demandées à ces Etats pour les sommes requises. On pourrait, vraisemblablement, se fonder sur les critères prescrits à l'article 10 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation. Les sommes inscrites à ce compte ou à ce fonds supplémentaires devraient faire l'objet de placements distincts dont le produit serait crédité audit compte ou fonds;

iv) il faudrait décider s'il est nécessaire de prévoir des contributions initiales au "fonds supplémentaire";

v) il faudrait prévoir des estimations distinctes en vertu de l'article 12 de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation pour le "fonds supplémentaire".

E. Questions administratives

70. Il faudrait décider si le Secrétariat actuel du Fonds devrait être chargé de l'administration du "fonds supplémentaire". Si oui, les frais administratifs du Secrétariat devraient probablement être imputés, en partie, au "fonds supplémentaire". La répartition proportionnelle des frais pourrait, dans ce cas, être déterminée par le volume des travaux administratifs requis, plutôt que par le montant effectif des créances en cause. La proportion des dépenses pourrait être fixée par accord entre les Membres.

71. Il pourrait également être nécessaire de prévoir une méthode afin de permettre aux seuls Etats qui ont accepté les nouvelles limites de se prononcer au sein de l'Assemblée du Fonds et du Comité exécutif sur l'administration du "fonds supplémentaire". On peut trouver des précédents à cet égard dans diverses conventions adoptées sous les auspices de l'OMCI : les amendements sont, en effet, arrêtés dans le cadre du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation mais le droit de vote sur ces amendements n'est accordé qu'aux Parties à la Convention, à l'exclusion des autres membres du Comité de la sécurité maritime.^{44/} Une autre formule consisterait à établir une assemblée et un comité exécutif distincts aux fins de l'administration du "fonds supplémentaire", mais elle peut sembler inutilement onéreuse.

^{44/} Les plus récentes de ces dispositions sont les alinéas a) à c) du paragraphe 2) de l'article III de la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes.

72. Les autres questions qu'il faudrait régler seraient les suivantes :

- i) la nature et la forme de l'instrument révisant ou modifiant la Convention;
- ii) les dispositions transitoires à prévoir pour passer de l'application de la Convention initiale à l'application du nouvel instrument entre la totalité ou une partie des Etats Parties à la Convention initiale;
- iii) une éventuelle redéfinition des mots "Convention sur la responsabilité" à utiliser dans la version révisée de la Convention portant création du Fonds d'indemnisation.

VII. CONCLUSIONS

73. Les paragraphes qui suivent récapitulent les diverses formules et options fondamentales qui s'offriraient aux gouvernements s'ils convenaient de la nécessité d'apporter certaines modifications au régime actuellement prévu par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et par la Convention de 1971 portant création du Fonds d'indemnisation.

74. Une première solution consisterait à modifier la seule Convention sur la responsabilité civile sans toucher à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation. Cette solution poserait probablement moins de problèmes que les autres. A supposer qu'une telle révision de la Convention sur la responsabilité civile n'étende pas la responsabilité du propriétaire du navire au-delà des limites fixées dans la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, elle n'entraînerait pas de relèvement de l'indemnisation offerte aux victimes au cas où les Etats intéressés seraient Parties à la fois à la Convention sur la responsabilité civile ainsi modifiée et à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation. Elle entraînerait, par contre, une nouvelle répartition de la responsabilité entre les divers intérêts en cause, c'est-à-dire les propriétaires de navires et les industries qui reçoivent des hydrocarbures. Pour les créanciers d'Etats qui sont Parties à la seule Convention sur la responsabilité civile, ainsi modifiée, les amendements entraîneraient, évidemment, une indemnisation plus importante du fait du relèvement des limites qui serait introduit. Toutefois, cette solution risque de ne pas être considérée comme très satisfaisante, étant donné l'incidence plutôt limitée qu'elle aurait sur l'ensemble du régime. En outre, en dépit de cette incidence limitée, une révision de la seule Convention sur la responsabilité civile poserait toujours les problèmes esquissés aux paragraphes 33 à 54 ci-dessus.

75. Une seconde solution consisterait à modifier ou réviser la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds d'indemnisation. Cette démarche pourrait se faire de diverses façons, mais, quelle que soit la méthode adoptée, un certain nombre de questions complexes de caractère fondamental devraient être étudiées et résolues. Certains de ces problèmes sont mis en évidence dans la présente étude et il convient, en particulier, de se reporter à cet égard aux paragraphes 25 à 30, 35, 38, 40, 42, 44, 46, 51, 59, 61, 63 et 68 à 72.

76. Une modification du régime actuellement prévu par les Conventions de 1969 et de 1971 pourrait être opérée des deux manières suivantes.

77. La première formule consisterait à élaborer une convention unique visant à remplacer à la fois la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds d'indemnisation. Tout en étant extrêmement radicale, cette solution serait probablement la moins compliquée du point de vue de la rédaction. Toutefois, il ne faut pas oublier que bien des Etats sont Parties à la Convention sur la responsabilité civile sans être Membres du Fonds.^{45/} Si l'on peut raisonnablement penser qu'un certain nombre des pays de ce deuxième groupe deviendront bientôt Parties à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation, on doit également reconnaître que certains d'entre eux peuvent ne pas avoir l'intention de le faire dans un proche avenir. On peut donc conclure que le régime qui découlerait de l'élaboration d'un instrument unique fusionnant et modifiant les Conventions de 1969 et de 1971 aurait une application bien plus limitée que les textes actuels. Cette solution présente donc là un inconvénient. Il convient de noter également que l'organisation du Fonds fonctionne maintenant et que les Etats Membres voudront probablement éviter de créer une situation dans laquelle certains Membres seraient liés par les dispositions d'un nouvel instrument qui n'engagerait pas d'autres Membres. De graves problèmes constitutionnels et administratifs risqueraient également de se poser si le nouvel instrument unique devait, lors de son entrée en vigueur, remplacer la Convention de 1971 (ainsi que la Convention de 1969).

78. L'autre solution consisterait à adopter deux nouveaux instruments qui modifieraient chacun l'une des conventions actuelles. Elle donnerait aux Etats une plus grande latitude pour choisir les instruments auxquels ils souhaitent

45/ Au 10 septembre 1980, on comptait 43 Etats contractants à la Convention sur la responsabilité civile et 20 Etats contractants à la Convention portant création du Fonds d'indemnisation.

devenir Parties. Mais elle aboutirait, en revanche, à un schéma encore plus complexe de régimes différents qui seraient applicables, d'une part, entre divers groupes d'Etats contractants et, d'autre part, entre des groupes d'Etats contractants et d'Etats non contractants.

79. Indépendamment du mode de révision ou de modification choisi, il faudra étudier, dans le détail, les dispositions transitoires qui permettraient le mieux d'assurer le passage entre l'application du régime actuel et son remplacement partiel ou total par le régime prévu dans l'instrument ou les instruments révisés. La décision que les gouvernements prendront à cet égard dépendra sans aucun doute de l'importance relative qu'ils attachent à la date d'entrée en vigueur du nouveau régime ou à son champ d'application.^{46/}

46/ Il convient de se reporter en particulier au paragraphe 14 ci-dessus.