



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

ASSEMBLÉE  
7ème session  
Point 31 de l'ordre du jour

92FUND/A.7/27  
6 septembre 2002  
Original: ANGLAIS

## DIVERS

**PROPOSITION ÉMANANT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR L'ADOPTION D'UN RÈGLEMENT  
RELATIF À LA MISE EN PLACE D'UN FONDS D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA  
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DANS LES EAUX EUROPÉENNES ET D'AUTRES MESURES  
COMPLÉMENTAIRES**

**Note de l'Administrateur**

**Résumé:** En décembre 2000, la Commission des Communautés européennes a publié une proposition de Règlement relative à la mise en place d'un Fonds d'indemnisation qui assurerait une indemnisation complémentaire en cas de déversement d'hydrocarbures survenu dans un État Membre de l'Union européenne, et dont le plafond serait fixé à un milliard d'euros (£635 millions). L'indemnisation ne serait assurée que pour les demandes approuvées par le FIPOL. Le Fonds envisagé serait financé par les entités des États Membres de l'Union européenne recevant des hydrocarbures transportés par mer. Le Parlement européen a proposé des amendements au texte de la Commission. La Commission a adopté un texte modifié de la proposition de Règlement, compte tenu des propositions du Parlement.

**Mesures à prendre:** Noter l'information fournie.

### 1 **Introduction**

1.1 À sa 5ème session extraordinaire, qui s'est tenue en janvier 2001, l'Assemblée a été informée d'une proposition de la Commission des Communautés européennes (Commission européenne) publiée en décembre 2000 en vue de l'adoption d'un règlement relatif à la mise en place d'un fonds

d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires (document 92FUND/A/ES.5/2).

- 1.2 L'Assemblée a chargé l'Administrateur de continuer de lui fournir, chaque fois que nécessaire, des informations sur tous faits nouveaux survenant au sein de l'Union européenne en ce qui concerne la proposition de Règlement. Il a également été invité à fournir des informations factuelles aux organes de l'Union européenne sur le régime international d'indemnisation afin que ces organes puissent veiller à ce que d'éventuelles mesures adoptées au sein de l'Union ne soient pas préjudiciables au système international d'indemnisation (document 92FUND/A/ES.5/5, paragraphe 3.1.3).
- 1.3 A sa sixième session, tenue en octobre 2001, l'Assemblée a pris note des informations contenues dans un document établi par l'Administrateur (document 92FUND/A.6/5) concernant des amendements à la proposition de Règlement du Parlement européen.
- 1.4 L'Administrateur a été invité à continuer de fournir à l'Assemblée, chaque fois que nécessaire, des informations sur tous faits nouveaux survenant au sein de l'Union européenne en ce qui concerne la proposition de Règlement. Il a également été chargé de fournir, chaque fois que nécessaire, des informations factuelles aux organes de l'Union européenne sur le régime international d'indemnisation afin que ces organes puissent veiller à ce que d'éventuelles mesures adoptées au sein de l'Union ne soient pas préjudiciables au système international d'indemnisation (document 92FUND/A.6/28, paragraphe 7.3).
- 1.5 Après examen des propositions d'amendement émanant du Parlement européen, la Commission a adopté le 12 juin 2002 une proposition modifiée du Règlement en question (document COM(2002)313 Final).
- 1.6 La proposition modifiée de la Commission et un bref Exposé des motifs figurent à l'annexe au présent document.

## **2 Règlement proposé par la Commission des Communautés européennes**

- 2.1 Le Règlement proposé par la Commission mettrait en place un Fonds (le Fonds COPE) qui assurerait une indemnisation complémentaire en cas de déversement d'hydrocarbures survenu dans un État Membre de l'Union européenne. Le montant de cette indemnisation serait de un milliard d'euros (£635 millions), y compris le montant disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 135 millions de droits de tirages spéciaux (DTS) (£119 millions ou 190 millions d'euros). Ce Fonds COPE reposera sur des principes et des règles identiques à ceux du régime FIPOL actuel.
- 2.2 Le Fonds COPE ne serait activé qu'en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux communautaires lorsque le coût des dommages par pollution dépasserait, ou risquerait de dépasser, les limites du FIPOL. Les victimes d'un déversement d'hydrocarbures se verrait ainsi indemnisées intégralement dès que leur demande serait approuvée par les FIPOL, ce qui éviterait donc les retards et les problèmes du calcul au prorata. Le règlement financier définitif interviendrait de manière bilatérale entre le FIPOL et le Fonds COPE une fois que tous les coûts seraient connus.
- 2.3 Le Fonds COPE serait financé par les entités européennes recevant des hydrocarbures, suivant des procédures semblables à celles appliquées pour les contributions au FIPOL.
- 2.4 C'est la Commission des Communautés européennes qui représenterait le Fonds COPE. Toute décision importante concernant le fonctionnement du Fonds COPE serait prise par la Commission, assistée par le Comité du Fonds COPE.

### **3 Examen par le Conseil européen**

- 3.1 En avril 2001, le Conseil des Ministres des transports a procédé à un débat d'orientation au sujet de la proposition législative présentée par la Commission au lendemain du sinistre de l'*Erika*, y compris la mise en place du Fonds COPE. Le Conseil a demandé aux ministres de décider s'il y avait lieu de relever les limites de l'indemnisation dans le régime international de responsabilité et d'indemnisation mis en place par le FIPOLE en ayant recours à une approche commune des États Membres de l'Union européenne ou de compléter le régime international par un fonds complémentaire de l'Union européenne, éventuellement à titre provisoire dans l'attente d'une adaptation du régime FIPOLE existant. Le Conseil européen a reconnu qu'il y avait lieu de faire des efforts pour améliorer la sécurité maritime afin de sauvegarder la vie en mer et de protéger le milieu marin. Il a invité le Comité des représentants permanents à s'y employer dans une optique aussi large que possible, sans exclure des solutions régionales, y compris l'adoption d'approches communes pour les questions qui seront traitées au niveau de l'OMI et le renforcement de la coordination de l'Union européenne dans ce contexte.
- 3.2 Lors d'une réunion qui s'est tenue le 27 juin 2001, le Conseil européen a évoqué la proposition de la Commission visant à mettre en place un fonds d'indemnisation complémentaire au niveau de l'Union européenne et la nécessité de garantir un régime approprié et autant que possible uniforme pour la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Estimant que le meilleur moyen d'atteindre cet objectif consisterait à chercher une solution internationale dans le cadre de l'OMI, le Conseil européen est parvenu à un accord sur la position commune qui serait adoptée par les délégations des États Membres de l'Union européenne lors des négociations de l'OMI sur un fonds d'indemnisation complémentaire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

### **4 Amendements proposés par le Parlement européen**

- 4.1 La proposition de Règlement a été examinée par le Parlement européen, qui a adopté une opinion à l'issue de sa première lecture, le 14 juin 2001. Le Parlement a proposé un certain nombre d'amendements au Règlement.
- 4.2 Le Parlement européen a ainsi proposé que le Fonds COPE s'applique non seulement aux dommages de pollution par les hydrocarbures, mais aussi aux dommages causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses. La proposition du Parlement sur ce point signifierait que le Fonds COPE complèterait non seulement la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, mais également la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages liés à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute) et la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses de 1996 (Convention HNS).
- 4.3 En vertu de la proposition du Parlement, le Fonds COPE verserait également des indemnités pour les dommages causés à l'environnement lorsque les coûts environnementaux ne tombent pas sous le coup du régime international. Les coûts environnementaux correspondraient au coût de l'évaluation des dommages causés à l'environnement et, si ces dommages ne peuvent être entièrement réparés, au coût du rétablissement de l'environnement à un état comparable à celui qu'il avait avant le sinistre.
- 4.4 En vertu de la proposition du Parlement, le Fonds COPE serait mis en place parallèlement au FIPOLE existant et se composerait de deux éléments:

Le premier consisterait à relever les limites de l'indemnisation que devront verser les propriétaires de navires lorsque le montant des dommages par pollution dépasse ou

menace de dépasser les limites globales de l'indemnisation prévue par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.

Le deuxième prévoirait la constitution d'un fonds complémentaire par les réceptionnaires d'hydrocarbures lorsque le coût des dommages de pollution dépasse ou menace de dépasser les limites globales de l'indemnisation prévue par le FIPOL actuel, auquel viendrait s'ajouter la contribution des propriétaires de navires en vertu du premier élément du Fonds COPE, ou de la Convention HNS lorsqu'elle aura été ratifiée.

- 4.5 En vertu de la proposition du Parlement, les contributions au Fonds COPE seraient versées par toute personne recevant chaque année des quantités totales d'hydrocarbures donnant lieu à contribution ou de substances nocives et dangereuses supérieures à 150 000 tonnes transportées par mer à destination de ports ou d'installations terminales situés dans un État Membre de l'Union européenne qui est dans l'obligation de verser des contributions aux FIPOL.
- 4.6 Le propriétaire d'un navire-citerne responsable d'une pollution des mers serait tenu, en vertu de la proposition du Parlement, de contribuer à l'indemnisation des victimes au même titre que les destinataires de la cargaison.
- 4.7 Le Parlement a proposé que la Commission européenne, agissant en collaboration avec l'OMI, établisse des règles administratives précises pour une coopération entre la direction du Fonds COPE et la direction du FIPOL, dans le respect des principes de transparence, d'efficacité et de rentabilité.
- 4.8 En vertu de la proposition du Parlement, la Commission européenne devrait présenter un rapport en juin 2003 au plus tard sur les efforts réalisés pour améliorer le régime international de responsabilité et d'indemnisation au niveau de l'OMI et devrait, en particulier, évaluer les progrès réalisés pour:
- a) relever sensiblement la responsabilité du propriétaire dans le cadre de la Convention sur la responsabilité civile;
  - b) accroître l'indemnisation prévue par la Convention portant création du Fonds;
  - c) élargir la Convention sur la responsabilité civile à tous les autres intervenants dans le transport par mer d'hydrocarbures ou de substances nocives et potentiellement dangereuses, en particulier aux affréteurs, aux administrateurs et aux exploitants;
  - d) élargir l'indemnisation au titre des dommages écologiques à la lumière des régimes d'indemnisation comparables qui ont été mis en place en vertu du droit communautaire.
- 4.9 Le Parlement a proposé d'inclure dans le Règlement une disposition en vertu de laquelle, si la Commission estimait que des progrès sensibles ont été réalisés sur les questions énumérées au paragraphe 4.8 ci-dessus, elle proposerait au Parlement européen et au Conseil européen d'adapter les dispositions du Règlement au régime international sous sa forme révisée. Le Parlement a également proposé que, si la Commission parvenait à la conclusion qu'aucune amélioration substantielle n'avait été obtenue sur ces questions, elle devrait soumettre au Parlement européen et au Conseil européen une proposition de législation communautaire en vue de mettre en place un régime européen de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution des mers.

## 5 Proposition révisée de la Commission

- 5.1 Comme indiqué dans l'Exposé des motifs établi par la Commission, la Commission a accepté un certain nombre d'amendements proposés par le Parlement européen. Toutefois, un certain nombre d'autres amendements proposés par le Parlement n'ont pas été acceptés par la Commission pour les raisons indiquées dans l'Exposé des motifs.

- 5.2 Le projet de règlement révisé fait référence au Fonds complémentaire proposé par l'Assemblée du Fonds de 1992 qui sera examiné par une Conférence diplomatique convoquée sous les auspices de l'OMI en mai 2003 (alinéa 4 du préambule). Ainsi donc, le Fonds COPE ne devrait fonctionner qu'en attendant qu'un Fonds complémentaire soit pleinement opérationnel dans tous les États Membres de l'Union européenne et offre une protection adéquate en cas d'accidents survenant dans les eaux de l'Union européenne.
- 5.3 Il est précisé dans le préambule (alinéa 13a) que le Règlement devrait être modifié en fonction des changements apportés au régime international d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dont il s'inspire afin d'éviter toute contradiction entre les deux régimes.
- 5.4 Un nouvel article (Article 9a), ainsi libellé, a été inséré :

En étroite collaboration avec le fonds FIPOL le fonds COPE établit des règles administratives précises concernant la coopération entre les deux fonds. Ces règles s'appuient sur les principes de transparence, d'efficacité et de coût-efficacité

- 5.5 Au titre d'un nouvel article 10a du règlement, la Commission soumettra au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du règlement, un rapport sur les efforts déployés au niveau international pour améliorer le régime international d'assurance et d'indemnisation, en ce qui concerne en particulier l'extension de la responsabilité du propriétaire du navire dans le cadre de la convention sur la responsabilité, la suppression de l'interdiction des demandes d'indemnisation à l'encontre de l'affréteur, du gérant et de l'exploitant du navire énoncée à l'article III, paragraphe 4, point c), de la Convention sur la responsabilité civile, un accroissement du montant d'indemnisation dans le cadre du Fonds de 1992 et une extension de l'indemnisation des dommages causés à l'environnement, selon un modèle comparable aux dispositions d'indemnisation prévues par le droit communautaire (voir la proposition de directive de la Commission européenne sur la responsabilité environnementale en vue de la prévention et de la réparation des dommages environnementaux présentée dans le document 92FUND/A/ES.6/6). Il est également énoncé dans cet article que :

Si la Commission conclut que les efforts évoqués au paragraphe 1 n'ont pas abouti à des progrès suffisants, elle communique au Parlement européen et au Conseil une proposition de réglementation visant à l'introduction d'un régime communautaire de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution maritime.

## **6 Suite des travaux au sein de l'Union européenne**

La proposition modifiée de la Commission sera examinée par le Conseil des ministres. Lorsque le Conseil aura adopté le texte, le projet de règlement sera soumis au Parlement européen pour une deuxième lecture.

## **7 Mesure que l'Assemblée est invitée à prendre**

L'Assemblée est invitée à noter les renseignements fournis dans le présent document.

\*\*\*



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 12.6.2002  
COM(2002) 313 final

2000/0326 (COD)

Proposition modifiée de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relative à la mise en place d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires**

(présentée par la Commission en application de l'article 250, paragraphe 2, du traité)

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Au cours de sa séance plénière du 14 juin 2001, le Parlement européen a adopté, sous réserve d'un certain nombre d'amendements, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires<sup>1</sup>, présentée par la Commission. Le Comité économique et social et le Comité des régions ont rendu des avis favorables sur cette proposition<sup>2</sup>.

Le Parlement européen appuie l'initiative de la Commission visant à instaurer un fonds pour améliorer l'indemnisation des victimes de dommages dus à une pollution par hydrocarbures dans les eaux européennes et à imposer des sanctions financières à toute personne convaincue d'avoir causé ou contribué à causer de tels dommages par une négligence grave. La Commission approuve certains des amendements du Parlement, qui clarifient le texte ou la portée du règlement, ou en améliorent d'une autre manière la rédaction. De même, plusieurs amendements complètent utilement le texte. Ces modifications portent sur la clarification de la nature et du fonctionnement du fonds COPE, ses liens avec le fonds FIPOL, la possibilité de verser des avances aux sinistrés et la préparation d'un rapport sur les progrès réalisés pour améliorer le régime international de responsabilité et d'indemnisation dans le domaine du transport maritime.

Cela étant dit, la Commission ne peut accepter:

- Les amendements visant à étendre la portée du fonds COPE pour couvrir d'autres formes de pollution que la pollution par les hydrocarbures provenant des pétroliers. Bien que la Commission soit favorable à un renforcement du régime d'indemnisation des dommages causés par des substances dangereuses et nocives, elle estime que le présent règlement n'est pas le cadre approprié pour atteindre cet objectif. Le fonds COPE a pour but de placer une tranche d'indemnisation supplémentaire sur le régime international d'indemnisation existant et de garantir de cette manière l'indemnisation des accidents aux conséquences onéreuses dans les eaux communautaires. Il vient compléter le régime international en créant un troisième pilier étroitement lié aux deux premiers (instaurés par les conventions CLC et FIPOL). Dans la mesure où le régime international ne couvre que la pollution causée par les pétroliers, il doit en être de même pour le fonds COPE. En l'absence d'un régime international applicable aux hydrocarbures de soute et aux autres substances dangereuses telles que les substances chimiques, il n'est pas possible d'instaurer un mécanisme similaire pour ces types de pollution. La Commission admet, néanmoins, qu'il serait nécessaire de mettre en place dès que possible un régime qui garantisse une indemnisation adéquate en cas de pollution marine causée par d'autres substances que le pétrole.
- Les amendements visant à imposer aux propriétaires de navires l'obligation de verser une partie de l'indemnisation. Ces amendements sont problématiques du point de vue du droit international. Le régime juridique international en vigueur (la convention CLC) ne permet pas d'introduire auprès des propriétaires des demandes d'indemnisation supplémentaires. Bien que la Commission soit favorable à ce qu'à plus long terme les propriétaires contribuent dans une plus large mesure à l'indemnisation des sinistrés, notamment si l'accident est dû à une négligence grave de leur part (la Commission a proposé d'aborder la

<sup>1</sup> COM(2000) 802final – 2000/0326 (COD) du 6 décembre 2000.

<sup>2</sup> JO C , , p. et JO C , , p. .

question lors de la révision du système international), exiger qu'ils participent à l'indemnisation des dommages serait contraire aux règles internationales en vigueur. Afin de responsabiliser davantage et de sanctionner les propriétaires de navires en cas de négligence, la proposition de la Commission prévoit que toute partie ayant causé ou contribué à causer des dommages par une négligence grave de sa part sera soumise à des sanctions financières.

- Les amendements proposant d'accroître la participation et le rôle des élus locaux des régions polluées dans les procédures du comité du fonds COPE, comité de gestion au sens de l'article 4 de la décision 1999/468/CE. Cette décision ne prévoit pas la participation de conseillers ou l'audition préalable de tiers au sein du comité de gestion, qui est exclusivement composé de représentants des États membres. Compte tenu des tâches assumées par le comité, et notamment sa participation au processus décisionnel pour des dossiers ayant des conséquences juridiques et financières importantes, il convient que les procédures suivies soient bien établies et solidement ancrées dans le droit communautaire.
- L'amendement visant à élargir l'indemnisation des dommages causés à l'environnement. La Commission est d'avis qu'il faut réviser le régime international (et, par conséquent, le fonds COPE) afin d'en étendre la couverture en cas d'atteintes à l'environnement. La coexistence de deux définitions distinctes, celle du régime international et celle du fonds COPE, supposée compléter la première, serait source de sérieuses complications tant pratiques que juridiques. En outre, pour pouvoir apprécier la validité des demandes, le fonds COPE aurait besoin de ressources considérables et de lignes directrices précises indiquant quel type de dommages environnementaux indemniser et comment procéder. Le fonds COPE n'a pas les moyens nécessaires pour assumer de telles fonctions. C'est pourquoi les efforts devraient tendre à améliorer l'indemnisation des dommages causés à l'environnement sur le modèle des régimes comparables qui seront instaurés en vertu du droit communautaire après modification du régime international et, par conséquent, du fonds COPE.
- L'amendement proposant de réduire d'un an à six mois la période de collecte des contributions au fonds COPE. L'idée sous-jacente est que cela permettrait d'accélérer les procédures d'indemnisation. Mais la Commission ne croit pas que cet amendement puisse avoir un tel effet car aucune demande ne peut être satisfaite avant que sa validité n'ait été examinée et aucune demande ne peut être examinée avant d'avoir été présentée. Or les requérants ont généralement besoin d'un certain délai pour évaluer leurs pertes. Compte tenu de la durée de ces démarches, la Commission a estimé qu'un délai d'un an était suffisant, ce qui est d'ailleurs beaucoup plus strict que le délai accordé par le régime international. Cet amendement, dont la valeur ajoutée est limitée, doit également être mis en balance avec les difficultés que rencontreraient les entités recevant des hydrocarbures pour mettre à disposition, à brève échéance, des montants potentiellement importants.
- L'amendement définissant le terme "hydrocarbures de soute". Ce terme n'est pas utilisé dans le règlement, ce qui rend cette définition superflue.

Eu égard à ce qui précède et conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité, la Commission modifie sa proposition comme suit.

Proposition modifiée de

## RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relative à la mise en place d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2 et son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission<sup>3</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social<sup>4</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>5</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>6</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de garantir l'indemnisation la plus complète et équitable que possible des personnes ou des organismes qui subissent de façon directe ou indirecte, des dommages du fait de pollutions résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de pétroliers dans les eaux européennes.
- (2) Le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en provenance de navires, tel qu'il a été établi par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 et par la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, modifiée par le protocole de 1992, offre certaines garanties importantes à cet égard.
- (3) L'indemnisation maximale prévue par le régime international est jugée insuffisante pour couvrir intégralement les coûts des accidents de pétroliers prévisibles en Europe.
- (4) Une première mesure pour améliorer la protection des victimes en cas de déversement d'hydrocarbures en Europe consiste à accroître considérablement le montant maximal des indemnités disponibles pour faire face à de tels déversements. Cela pourrait se

<sup>3</sup> JO C , , p. .

<sup>4</sup> JO C , , p. .

<sup>5</sup> JO C , , p. .

<sup>6</sup> JO C , , p. .

faire en complétant le régime international actuel par l'institution d'un fonds international supplémentaire. En attendant que ce fonds international soit pleinement opérationnel dans tous les États membres concernés et offre une protection adéquate en cas d'accidents survenant dans les eaux communautaires, il convient d'instaurer Cela peut se faire en complétant le régime international par l'institution d'un fonds européen chargé d'indemniser les requérants qui n'ont pas pu être complètement indemnisés dans le cadre du régime d'indemnisation international parce que le montant total des demandes d'indemnisation jugées recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la convention FIPOL.

- (5) Un fonds européen d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution ~~par les hydrocarbures~~ doit reposer sur les mêmes règles, principes et procédures que ceux du FIPOL afin d'éviter toute incertitude pour les victimes qui demandent à être indemnisées et d'éviter toute inefficacité ou double emploi par rapport au travail effectué dans le cadre du FIPOL.
- (6) Compte tenu du principe du pollueur payeur, les coûts des déversements d'hydrocarbures devraient être supportés par le secteur d'activité impliqué dans le transport d'hydrocarbures par mer.
- (7) Des mesures harmonisées à l'échelon communautaire pour assurer une indemnisation supplémentaire en cas de déversement ~~d'hydrocarbures~~ en Europe permettront de répartir les coûts de ces déversements entre tous les États membres ~~côtiers~~.
- (8) Un fonds d'indemnisation communautaire (fonds COPE) reposant sur le régime international existant est actuellement le moyen le plus efficace pour atteindre ces objectifs.
- (9) Le fonds COPE aura la possibilité de demander le remboursement de ses dépenses aux parties impliquées dans les événements de pollutions par hydrocarbures, dans la mesure où le droit international l'y autorise.
- (10) Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement étant des mesures de gestion au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission<sup>7</sup>, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de gestion prévue à l'article 4 de ladite décision. La Commission étudiera, en temps opportun, la possibilité de déléguer la gestion quotidienne du fonds COPE à l'Agence européenne pour la sécurité maritime instituée par le règlement (CE) n° xxxx/XX
- (11) Étant donné qu'une indemnisation équitable des victimes de déversements d'hydrocarbures ne constitue pas nécessairement une mesure suffisamment dissuasive pour contraindre les exploitants du secteur du transport maritime d'hydrocarbures à agir avec diligence, il faut prévoir une disposition distincte pour imposer des sanctions financières à toute personne ayant contribué à un événement de pollution par hydrocarbures par ses actes ou omissions fautifs, intentionnels ou imputables à une négligence grave.

<sup>7</sup>

JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

- (12) Compte tenu du principe de subsidiarité, un règlement du Parlement européen et du Conseil constitue l'instrument juridique le plus approprié, étant donné qu'il est contraignant dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres, ce qui réduit au maximum le risque d'une divergence d'application de cet instrument entre les États membres.
- (13) Il convient d'entreprendre une révision du régime international actuel de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures parallèlement aux mesures prévues dans le présent règlement, afin de lier plus étroitement les responsabilités et les actes des protagonistes du secteur du transport **maritime d'hydrocarbures par mer** et leur exposition à la responsabilité. Plus précisément, la responsabilité du propriétaire de navire devrait être illimitée s'il était établi que les dommages causés par la pollution résultent d'une négligence grave de sa part; le régime de responsabilité ne devrait pas protéger explicitement certains autres acteurs essentiels du transport **maritime d'hydrocarbures par mer**; il conviendrait de réexaminer l'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement en tant que tel et de l'étendre en s'inspirant de régimes d'indemnisation comparables institués dans le cadre du droit communautaire; **en outre des progrès doivent être réalisés en vue d'une réglementation relative à la responsabilité et à l'indemnisation des dommages survenant lors du transport de substances nocives ou dangereuses.**

**(13bis) Le présent règlement devrait être modifié en fonction des changements apportés au régime international d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dont il s'inspire, afin d'éviter toute contradiction entre les deux régimes,**

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*  
**Objectif**

L'objet du présent règlement est d'assurer une indemnisation équitable pour les dommages par pollution dans les eaux de l'Union européenne résultant du transport d'hydrocarbures par mer, en complétant à l'échelon communautaire le régime international de responsabilité et d'indemnisation existant, et d'instaurer l'imposition de sanctions financières à toute personne convaincue d'avoir contribué à un événement de pollution par hydrocarbures par ses actes ou omissions fautifs, qu'ils soient intentionnels ou imputables à une négligence grave.

*Article 2*  
**Champ d'application**

Le présent règlement s'applique:

1. aux dommages par pollution survenus:
  - a) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État membre, et
  - b) dans la zone économique exclusive d'un État membre établie conformément au droit international ou, si un État membre 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;

2. aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

*Article 3*  
**Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. "convention CLC": la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans sa version de 1992;
2. "convention FIPOL": la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, modifiée par son protocole de 1992;
3. "hydrocarbures": les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fioul, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire;
4. "hydrocarbures donnant lieu à contribution": le pétrole brut et le fioul, tels qu'ils sont définis aux points a) et b) ci-dessous:
  - a) "pétrole brut": tout mélange liquide d'hydrocarbures provenant du sol, soit à l'état naturel, soit traité pour permettre son transport. Cette définition englobe les pétroles bruts débarrassés de certains distillats (parfois qualifiés de «bruts étêtés») et ceux auxquels ont été ajoutés certains distillats (quelquefois connus sous le nom de bruts «fluxés» ou «reconstitués»);
  - b) "fioul": les distillats lourds ou résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme carburants pour la production de chaleur ou d'énergie, d'une qualité équivalente à la spécification applicable au fioul numéro quatre (désignation D 396-69) de l'«American Society for Testing and Materials» ou plus lourds que ce fioul;
5. "tonne": s'appliquant aux hydrocarbures, tonne métrique;
6. "installation terminale": tout emplacement de stockage d'hydrocarbures en vrac permettant la réception d'hydrocarbures transportés par voie d'eau, y compris toute installation située au large et reliée à cet emplacement;
7. "événement": tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution. Lorsqu'un événement consiste en une succession de faits, on considère qu'il est survenu à la date du premier de ces faits;
8. "personne": toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques;
9. "FIPOL": le fonds institué par la convention FIPOL.

*Article 4*

**Institution d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes**

Un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes, ci-après dénommé «fonds COPE», est créé aux fins suivantes:

- a) assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la convention CLC et de la convention FIPOL est insuffisante; et
- b) faire réaliser les tâches connexes exposées dans le présent règlement.

*Article 5*

**Indemnisation**

- 1. Le fonds COPE indemnise toute personne ayant droit à une indemnité pour des dommages dus à la pollution en vertu de la convention FIPOL, mais qui n'a pas pu être indemnisée complètement et de manière équitable dans le cadre de cette convention, parce que la totalité des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la convention FIPOL.
- 2. Les droits d'une personne à être indemnisée dans le cadre de la convention FIPOL sont déterminés conformément aux dispositions de la convention FIPOL et selon la procédure prévue par celle-ci.
- 3. Le fonds COPE ne verse aucune indemnité avant que les résultats de l'évaluation des droits visée au paragraphe 2 n'aient été approuvés par la Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2.
- 4. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1 et 2, la Commission peut décider de ne pas verser d'indemnité au propriétaire, au gérant ou à l'exploitant d'un navire impliqué dans un événement ou à leurs représentants. De la même manière, la Commission peut décider de ne pas indemniser une personne liée par une relation contractuelle avec le transporteur concernant le transport au cours duquel un événement s'est produit, ou toute autre personne impliquée directement ou indirectement dans ce transport. La Commission, statuant conformément à l'article 9, paragraphe 2, détermine quels sont les requérants qui appartiennent à ces catégories, le cas échéant, et prend ses décisions en conséquence.
- 5. Le montant global des indemnités payables par le fonds COPE est limité à l'égard de tout événement, de sorte que la somme de ce montant et du montant des indemnités effectivement payées en vertu de la convention CLC et de la convention FIPOL pour des dommages par pollution qui entrent dans le champ d'application du présent règlement ne dépasse pas la somme d'un milliard d'euros.
- 6. Lorsque le montant des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant global des indemnités payables en vertu du paragraphe 5, le montant disponible est réparti de telle manière que la proportion entre chaque demande d'indemnisation recevable et le montant des indemnités effectivement perçues par les requérants en vertu du présent règlement soit identique pour tous les requérants.

**6bis. Sans préjudice de l'article 6, le fonds COPE doit prévoir la possibilité d'un versement anticipé au bénéfice des requérants dans un délai de six mois après l'admission de la demande d'indemnisation conformément au paragraphe 2.**

*Article 6*  
**Contributions des entités qui reçoivent des hydrocarbures**

1. Toute personne qui reçoit des quantités totales annuelles de plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations terminales situés sur le territoire d'un État membre, et qui est astreinte à contribuer au FIPOL, est aussi astreinte à contribuer au fonds COPE.
2. Les contributions ne sont collectées qu'à la suite d'un événement entrant dans le champ d'application du présent règlement et pour lequel les limites d'indemnisation maximales du FIPOL sont dépassées ou risquent d'être dépassées. Le montant total des contributions à percevoir pour chaque événement de ce type est fixé par la Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2. Sur la base de cette décision, la Commission calcule pour chaque personne visée au paragraphe 1 le montant de sa contribution, sur la base d'une somme fixe pour chaque tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue par cette personne.
3. Les sommes visées au paragraphe 2 sont calculées en divisant le montant total des contributions demandées par le volume total des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçu dans tous les États membres au cours de l'année concernée.
4. Les États membres veillent à ce que toute personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution sur son territoire dans des quantités telles qu'elle est astreinte à contribuer au fonds COPE figure sur une liste à établir et à tenir à jour par la Commission conformément aux dispositions suivantes du présent article.
5. Chaque État membre communique à la Commission le nom et l'adresse de toute personne astreinte, pour ce qui le concerne, à contribuer au fonds COPE en application du présent article, ainsi que les informations relatives aux quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par chacune de ces personnes au cours de l'année civile précédente.
6. Afin de vérifier, à tout moment, qui sont les personnes astreintes à contribuer au fonds COPE et d'établir le cas échéant les quantités d'hydrocarbures à prendre en compte pour chacune de ces personnes lorsqu'il faut déterminer le montant de leur contribution, la liste constitue une preuve suffisante à première vue des faits qui y sont indiqués.
7. Les contributions sont versées à la Commission **au fonds COPE** et la collecte est complètement achevée au plus tard un an après que la Commission a pris la décision de percevoir les contributions.
8. Les contributions visées dans le présent article sont employées exclusivement aux fins de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution conformément à l'article 5.

9. Tout surplus éventuel de contributions perçues pour un événement particulier et qui n'a pas été affecté à l'indemnisation pour des dommages en rapport avec cet événement ou à un but étroitement lié à cette indemnisation est restitué à la personne qui a versé la contribution, au plus tard six mois après la fin de la procédure d'indemnisation relative à cet événement.
10. Si un État membre ne remplit pas ses obligations relatives au fonds COPE et qu'il en résulte une perte financière pour celui-ci, cet État membre est astreint à indemniser le fonds COPE pour cette perte.

**11. La responsabilité financière assumée par le fonds COPE lorsqu'un événement survient est limitée aux contributions collectées et reçues en rapport avec cet événement conformément au présent article.**

*Article 7*  
**Subrogation**

À l'égard de toute indemnité qu'il paie conformément à l'article 5, le fonds COPE est subrogé dans les droits de la personne ainsi indemnisée dont celle-ci peut bénéficier en vertu de la convention CLC ou de la convention FIPOL.

*Article 8*  
**Représentation et gestion du fonds COPE**

1. La Commission est le représentant du fonds COPE. À ce titre, elle accomplit les tâches exposées dans le présent règlement ou nécessaires par ailleurs au bon fonctionnement du fonds COPE.
2. La Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2, prend les décisions suivantes relatives au fonctionnement du fonds COPE:
  - a. elle fixe les contributions à prélever conformément à l'article 6;
  - b. elle approuve le règlement des demandes d'indemnisation conformément à l'article 5, paragraphe 3 et se prononce sur la répartition entre les requérants du montant disponible au titre de la réparation des dommages conformément à l'article 5, paragraphe 6;
  - c. elle prend les décisions relatives au paiement des indemnités aux requérants visés à l'article 5, paragraphe 4; et
  - d. elle fixe les conditions dans lesquelles peuvent être effectués des versements provisoires afin que les victimes de dommages par pollution soient indemnisées le plus rapidement possible.

*Article 9*  
**Comité**

1. La Commission est assistée par un comité du fonds COPE composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de gestion prévue à l'article 4 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, est fixée à un mois.

**2bis. La Commission présente un rapport d'activités annuel au Conseil et au Parlement européen.**

*Article 9bis*  
Coopération avec le fonds FIPOL

**En étroite collaboration avec le fonds FIPOL, le fonds COPE établit des règles administratives précises concernant la coopération entre les deux fonds. Ces règles s'appuient sur les principes de transparence, d'efficacité et de coût-efficacité.**

*Article 10*  
Sanctions

1. Les États membres arrêtent un système de sanctions financières à imposer à toute personne convaincue par un tribunal d'avoir contribué, par ses actes ou omissions fautifs, qu'ils soient intentionnels ou imputables à une négligence grave, à un événement ayant causé ou menaçant de causer une pollution par hydrocarbures dans une zone visée à l'article 2, paragraphe 1.
2. Les sanctions infligées conformément au paragraphe 1 sont sans incidence sur la responsabilité civile des parties concernées visées dans le présent règlement ou ailleurs, et sont indépendantes des dommages causés par l'événement. Leur montant est fixé à un niveau suffisamment élevé pour dissuader les personnes concernées de commettre une infraction ou de persister dans une infraction.
3. Les sanctions visées au paragraphe 1 ne sont pas assurables.
4. Le défendeur dispose d'un droit de recours contre les sanctions visées au paragraphe 1.

*Article 10bis*  
Évaluation

1. **La Commission soumet, trois ans au plus tard après l'entrée en vigueur du présent règlement, un rapport sur les efforts déployés au niveau international pour améliorer le régime international d'assurance et d'indemnisation. Ce rapport évalue, en particulier, les progrès réalisés en ce qui concerne:**
  - a. **une extension de la responsabilité du propriétaire du navire dans le cadre de la convention sur la responsabilité;**
  - b. **la suppression de l'interdiction des demandes d'indemnisation à l'encontre de l'affréteur, du gérant et de l'exploitant du navire énoncée à l'article III, paragraphe 4, point c), de la convention sur la responsabilité;**

- c. un accroissement du montant d'indemnisation dans le cadre du fonds FIPOL;
  - d. une extension de l'indemnisation des dommages causés à l'environnement, selon un modèle comparable aux dispositions d'indemnisation prévues par le droit communautaire;
  - e. la mise en œuvre de véritables régimes de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution qui ne sont pas couverts par le régime existant, notamment les dommages causés par des substances dangereuses et nocives autres que les hydrocarbures et par les hydrocarbures utilisés pour l'exploitation ou la propulsion des navires, quels que soient le type ou la taille du navire.
2. Si la Commission conclut que les efforts évoqués au paragraphe 1 n'ont pas abouti à des progrès suffisants, elle communique au Parlement européen et au Conseil une proposition de réglementation visant à l'introduction d'un régime communautaire de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution maritime.

*Article 11*  
**Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*. Il est applicable le [12 mois après la date de son entrée en vigueur].

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*La présidente*

*Par le Conseil*  
*Le président*