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

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

92FUND/WGR.3/11
5 mars 2002
Original: ANGLAIS

NOUVEAU MANDAT DU GROUPE DE TRAVAIL

Note de l'Administrateur

Résumé:	On trouvera dans le présent document le nouveau mandat du Groupe de travail, ainsi que la liste des questions retenues précédemment par le Groupe de travail en vue de leur examen ultérieur.
Mesures à prendre:	Noter les renseignements donnés.

1 Introduction

1.1 À sa 6ème session, tenue en octobre 2001, l'Assemblée a décidé d'approuver le texte du projet de Protocole complétant la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, projet établi par le Groupe de travail. L'Assemblée a chargé l'Administrateur de soumettre le texte du projet de Protocole au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, invitant celui-ci à convoquer une Conférence diplomatique le plus rapidement possible pour examiner le projet de Protocole (document 92FUND/A.6/28, paragraphes 6.25 et 6.26).

1.2 L'Assemblée a confié au Groupe de travail un nouveau mandat, libellé comme suit (document 92FUND/A.6/28, paragraphe 6.49):

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

b) faire rapport à la session ordinaire suivante de l'Assemblée sur l'état d'avancement de ses travaux et formuler les recommandations qu'il estimera appropriées.

1.3 Il convient de noter que la liste dont il est question dans la décision de l'Assemblée comporte les questions ci-après qui, de l'avis du Groupe de travail, devraient être retenues en vue d'un examen ultérieur [1]:

a) responsabilité du propriétaire du navire (section 9)

b) dommages à l'environnement (section 11)

c) nouveaux mécanismes de règlement des différends (section 13)

d) non-soumission de rapports sur les hydrocarbures (section 14)

e) précision de la définition du terme 'navire' (section 18)

f) application du système de contributions en ce qui concerne les réceptionnaires fournissant des services de stockage (section 21.2)

g) application uniforme des Conventions (section 25)

h) questions faisant intervenir le droit des traités (section 26).

1.4 Pour ce qui est de l'examen des différentes questions auquel le Groupe de travail a déjà procédé, il convient de se reporter au Rapport sur les travaux des deuxième et troisième réunions du Groupe de travail (document 92FUND/A.6/4). Le Résumé analytique du rapport du Groupe de travail est reproduit en annexe au présent document.

1.5 Outre la question du montant maximum disponible d'indemnisation, les réunions précédentes du Groupe de travail ont principalement porté sur les points a) et b) du paragraphe 1.3 ci-dessus, c'est-à-dire sur la responsabilité du propriétaire du navire et sur les dommages à l'environnement.

2 Responsabilité du propriétaire du navire

Le Groupe de travail a examiné différentes questions relatives à la responsabilité du propriétaire du navire. Il convient à cet égard de se reporter à la section 9 du Rapport sur les deuxième et troisième réunions du Groupe de travail. Il ressort des débats antérieurs qu'il faudrait examiner plusieurs sous-questions, à savoir:

a) critère régissant le droit qu'a le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité;

b) niveau du montant de limitation du propriétaire du navire;

c) base de calcul du montant de limitation: le montant de limitation devrait-il être relevé pour les navires en mauvais état et les cargaisons susceptibles de provoquer de graves dommages par pollution?

d) canalisation de la responsabilité du propriétaire du navire; et

e) rapport entre la responsabilité du priopriétaire du navire et la responsabilité à la charge des réceptionnaires d'hydrocarbures.

3 Dommages à l'environnement

3.1 Lors des discussions qui ont eu lieu précédemment sur les dommages à l'environnement, plusieurs éléments ont été abordés, comme indiqué à la section 11 du rapport susmentionné, à savoir:

a) dommages à l'environnement en tant que tels;

b) coût des mesures de remise en état de l'environnement; et

c) coût des études environnementales.

---

[1] Les références à ces sections ont trait au Rapport sur les travaux des deuxième et troisième réunions du Groupe de travail (document 92FUND/A.6/4).

3.2 Les questions relatives aux dommages à l'environnement et aux études environnementales ont été examinées par l'Assemblée à sa 6ème session sur la base d'un document présenté par les délégations de l'Australie, du Canada, de la Suède et du Royaume-Uni (document 92FUND/A.6/4/5). Ces débats sont repris dans le compte rendu des décisions prises lors de cette session (document 92FUND/A.6/28, paragraphes 6.27 à 6.43).

4 Autres questions déjà examinées par le Groupe de travail

Le Groupe de travail souhaitera peut-être continuer de se pencher sur les autres questions dont l'Assemblée lui a confié l'examen, à savoir celles indiquées aux points c) à h) du paragraphe 1.3 ci-dessus.

5 Quorum aux sessions de l'Assemblée

À sa 6ème session, l'Assemblée a été invitée à examiner un document établi par l'Administrateur, appelant l'attention sur le fait que l'Assemblée du Fonds pourrait à l'avenir ne pas être en mesure d'atteindre un quorum (document 92FUND/A.6/26). L'Assemblée a décidé de remettre à sa session suivante l'examen de cette question. Il a été décidé que la question serait renvoyée au Groupe de travail pour un complément d'examen (document 92FUND/A.6/28, paragraphe 29). Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner cette question.

6 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

Le Groupe de travail est invité à prendre note des renseignements donnés dans le présent document.

* * *

ANNEXE

RESUMÉ ANALYTIQUE

Mandat

Le Groupe de travail établi par l'Assemblée du Fonds de 1992 en avril 2000 a tenu trois réunions sous la présidence de M. A Popp QC (Canada) (en juillet 2000, mars 2001 et juin 2001). Les réunions tenues en 2001 l'ont été sur la base du mandat que l'Assemblée a confié au Groupe de travail à sa session d'octobre 2000, et que voici:

a) procéder à un échange de vues sur la nécessité et la possibilité d'améliorer le régime d'indemnisation prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et par la Convention de 1992 portant création du Fonds; et

b) continuer d'examiner les questions dont le Groupe de travail a reconnu l'importance pour améliorer le régime d'indemnisation et formuler les recommandations pertinentes à leur sujet.

Débats lors des deux réunions tenues en 2001

Durant les réunions de 2001, le Groupe de travail s'est penché sur bon nombre de questions, dont notamment les plafonds d'indemnisation, la responsabilité du propriétaire du navire et les dommages à l'environnement. Au nombre des autres questions examinées figurent les suivantes: la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes, la prescription, la possibilité de recourir à d'autres procédures pour régler les différends, les problèmes nés du fait que certains États ne remplissent pas leur obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures reçus, l'application uniforme des Conventions.

À sa troisième réunion, le Groupe de travail a établi une distinction entre trois catégories de questions:

a) celles qui appellent d'urgence une amélioration du régime d'indemnisation, amélioration qui ne peut intervenir dans le cadre du texte actuel des Conventions de 1992;

b) celles pour lesquelles des solutions à court terme pourraient être trouvées dans le cadre des Conventions actuelles, par exemple par le biais d'une Résolution de l'Assemblée ou d'une modification de la politique du Fonds;

c) celles, enfin, qui appellent un examen plus approfondi dans le long terme.

Plafonds d'indemnisation (Section 7)

Plusieurs États ont soutenu que, pour que le régime international d'indemnisation conserve sa crédibilité, les plafonds d'indemnisation devraient être suffisamment élevés pour permettre l'indemnisation intégrale des victimes, même dans les cas les plus graves. Cependant, d'autres délégations ne voyaient pas la nécessité d'élever les plafonds au-delà des augmentations adoptées par l'Organisation maritime internationale (OMI) en octobre 2000, qui porteraient le montant total disponible à 203 millions de DTS (£180 millions) à compter du 1er novembre 2003.

Compte tenu de ces divergences, le Groupe de travail a examiné une proposition visant à établir un troisième niveau d'indemnisation, à caractère facultatif, par le biais d'un Fonds complémentaire d'indemnisation, qui fournirait une indemnisation complémentaire au-delà de l'indemnisation 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 DTS ou, à compter du 1er novembre 2003, 203 millions de DTS). Le Fonds complémentaire serait établi par un protocole modifiant la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il n'indemniserait qu'au titre des dommages par pollution survenus dans les États parties au protocole proposé. Il a été proposé qu'étant donné les difficultés susceptibles d'apparaître sur le plan du droit des traités si le troisième niveau devait comporter un degré financé par les propriétaires de navires, le troisième niveau ne soit financé que par les réceptionnaires d'hydrocarbures. Le Fonds complémentaire serait financé par les contributions versées par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans les États parties au protocole. Pour que son caractère facultatif et indépendant soit garanti, le Fonds complémentaire serait une entité juridique distincte.

Plusieurs délégations ont élaboré un projet de protocole sur la mise en place de ce Fonds complémentaire, lequel projet figure à l'annexe I[1].

Bon nombre de délégations ont donné leur accord au projet de Fonds complémentaire. Il a été souligné que ce régime complémentaire devrait être établi à l'échelle mondiale et non régionale. Plusieurs délégations ont déclaré que bien que leurs États n'aient pas l'intention d'adhérer au régime complémentaire envisagé, ils le soutenaient ou du moins ne s'y opposaient pas.

Les délégations d'observateurs représentant les transports maritimes, les assurances et les chargeurs ont appuyé dans son principe le projet de Fonds complémentaire. Il a toutefois été souligné qu'il importait de conserver la notion de partage, entre armateurs et chargeurs, du coût de l'indemnisation des victimes de la pollution par les hydrocarbures.

L'International Group of P & I Clubs a informé le Groupe de travail que les Clubs P&I étaient en train de mettre au point, avec l'appui des propriétaires de navires, une proposition d'augmentation volontaire des plafonds de responsabilité des navires de petite taille dans le cadre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, augmentation qui s'appliquerait uniquement aux États ayant ratifié le Protocole portant création d'un Fonds complémentaire qu'il est envisagé d'adopter. Il a été déclaré que l'on ne s'était pas encore prononcé sur le montant précis de l'augmentation.

Du fait de cette discussion, l'Administrateur a élaboré un texte révisé du projet de Protocole portant création d'un Fonds complémentaire. Ce projet figure à l'annexe II[2].

Le Groupe de travail a décidé de soumettre le texte révisé du projet de Protocole à l'examen de la session de l'Assemblée d'octobre 2001.

L'Administrateur a été invité à aménager le texte du projet et à soumettre un nouveau texte révisé à l'Assemblée. Les délégations ont été invitées à présenter leurs observations à l'Administrateur afin de l'aider dans ce travail.

Responsabilité du propriétaire du navire (Section 9)

Le Groupe de travail a examiné les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui régissent la responsabilité du propriétaire du navire. On a estimé que, à ce stade, toute tentative de faire participer les propriétaires de navires au financement du troisième niveau d'indemnisation proposé soulèverait des complications et risquait d'entraîner des retards inacceptables dans l'établissement du Fonds complémentaire. Plusieurs options relatives à la participation du propriétaire du navire au troisième niveau d'indemnisation complémentaire ont été présentées, à savoir: augmentation librement consentie de la responsabilité du propriétaire du navire/assureur qui se situerait à la limite inférieure de la responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; un régime à quatre degrés, comprenant un degré supplémentaire de responsabilité incombant au propriétaire, qui constituerait le troisième degré, et un niveau financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures, qui serait le quatrième degré; un troisième niveau d'indemnisation, qui serait financé à la fois par les propriétaires des navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures; enfin, la révision à venir du texte de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Il a été convenu d'examiner à une date ultérieure la question de savoir s'il était souhaitable de réviser le texte de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'agissant de la question de la responsabilité des propriétaires.

Dommages à l'environnement et études sur l'environnement (Section 11)

Le Groupe de travail a examiné une proposition visant à introduire la notion d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement en tant qu'atteinte à un bien collectif, permettant à l'État d'être indemnisé sur la base de ses titres internationaux en vertu d'autres conventions auxquelles il est partie, le montant de

<1> Document non joint.
<2> Document non joint.

l'indemnisation devant être basé sur les conclusions d'études d'impact sur l'environnement menées selon des procédures adoptées par le Fonds de 1992. Le Groupe de travail a examiné également une proposition tendant à modifier la politique du Fonds de 1992 concernant les dommages à l'environnement: l'indemnisation au titre des dommages à l'environnement ne serait plus limitée aux seuls cas de préjudice économique et pourrait ainsi être calculée par le biais de modélisations.

Ces propositions n'ont pas été acceptées car il a été considéré qu'elles dépassaient le cadre de la définition actuelle de 'dommage par pollution' figurant dans les Conventions de 1992.

Il a été convenu de la nécessité d'examiner ce qu'il était possible d'obtenir dans le cadre de la définition actuelle de 'dommages par pollution' en ce qui concerne la recevabilité des demandes au titre de la remise en état de l'environnement et du coût des études d'impact sur l'environnement. Beaucoup ont souscrit à la proposition de traiter ces questions dans le contexte d'une résolution de l'Assemblée.

L'examen d'une étude approfondie de cette question à une date ultérieure a également recueilli l'adhésion.

Autres mécanismes de règlement des différends (Section 13)

L'on s'est généralement accordé à penser que le Fonds de 1992 se devait de consentir de gros efforts pour éviter les actions en justice et qu'il devait poursuivre sa politique de recherche de règlements à l'amiable chaque fois que faire se pouvait. Le Groupe de travail a donc pensé qu'il y avait lieu d'approfondir l'examen des possibilités qu'avait le Fonds de 1992 de recourir à d'autres mécanismes de règlement des différends. Le Groupe de travail a estimé qu'il y avait très peu d'occasions de faire appel à l'arbitrage et que par conséquent les débats à venir devraient plutôt être axés sur la médiation ou d'autres moyens analogues moins formels. Le Groupe de travail a décidé d'approfondir l'étude de cette question.

Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures (Section 14)

Un certain nombre d'États Membres ne respectent pas l'obligation qui leur est faite de soumettre des rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution, ce qui a donné lieu à des difficultés certaines concernant le fonctionnement du régime d'indemnisation. Le Groupe de travail a reconnu qu'il s'agissait d'une question importante et qu'il convenait de rechercher une solution pour que tous les États satisfassent à leur obligation de soumettre ces rapports.
Cette question a été traitée dans une certaine mesure dans le projet de Protocole portant création d'un Fonds complémentaire.

Recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes (Section 15)

Le Groupe de travail a examiné une proposition selon laquelle les États qui avaient investi dans les engins et l'équipement nécessaires pour permettre de contrôler les déversements d'hydrocarbures, comme les unités de récupération, la capacité d'aspersion aérienne et les navires de remorquage en cas de sinistre, devraient pouvoir bénéficier d'une indemnisation supplémentaire sous la forme d'une hausse, disons de 10% du coût des contrats annuels et/ou des frais quotidiens du maintien et du déploiement de ces dispositifs, étant entendu que cette majoration ne serait versée qu'à condition qu'il soit démontré que l'utilisation de ces dispositifs a eu un effet bénéfique en réduisant le coût du sinistre. Beaucoup ont été favorables à cette proposition. Il a cependant été considéré qu'elle devrait être plus détaillée, en particulier en ce qui concernait les conditions permettant de consentir à une hausse.

Résolution concernant la Convention OPRC (Section 16)

Beaucoup ont souscrit à une proposition devant être présentée à l'Assemblée aux fins de l'adoption d'une résolution demandant instamment à tous les États de devenir parties à la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.

Précision de la définition du terme ‘navire’ dans les Conventions de 1992 (Section 18)

Le Groupe de travail a décidé de conserver pour examen à une date ultérieure la question de la précision de la définition du terme ‘navire’ dans les Conventions de 1992 concernant les engins exploités au large et les navires à l'état lège.

Système de contributions (Section 21)

Il a été proposé d'aménager le système de contributions, s'agissant de trouver une solution équitable en ce qui concerne l'obligation pour des réceptionnaires de contribuer au Fonds de 1992 bien qu'ils n'aient aucun intérêt dans les hydrocarbures reçus: ils se contentent de les stocker. Le Groupe de travail a estimé qu'il conviendrait d'examiner cette question à une date ultérieure.

Application uniforme des Conventions (Section 25)

Le Groupe de travail a estimé que l'uniformité de la mise en vigueur et de l'application des Conventions était capitale aux fins d'un fonctionnement équitable du régime international d'indemnisation. Il a pris note d'un document présenté par l'Administrateur concernant certaines dispositions des Conventions qui, selon celui-ci, donnait à penser que par le passé les Conventions n'avaient pas été appliquées de manière uniforme ou que des difficultés étaient apparues du fait de la nature des rapports entre les Conventions et le droit national. Le Groupe de travail a conclu qu'il conviendrait de retenir cette question pour un complément d'examen.

_____