



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

ASSEMBLEE
15ème session
Point 24 de l'ordre du jour

FUND/A.15/21
29 juillet 1992

Original: ANGLAIS

**QUESTIONS RELATIVES A L'APPLICATION DE LA CONVENTION
SUR LA RESPONSABILITE CIVILE ET DE LA CONVENTION
PORTANT CREATION DU FONDS EN CAS D'AFFRETEMENT COQUE NUE**

Note de l'Administrateur

Introduction

1 A sa 66ème session qui s'est tenue en mars 1992, le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) a examiné si dans certains cas d'affrètement coque nue, c'était le propriétaire effectif ou l'affréteur coque nue qui devrait être considéré comme le propriétaire immatriculé aux fins des dispositions de la Convention sur la responsabilité civile concernant la délivrance des certificats d'assurance. Les délibérations ont porté sur un document présenté par le Comité maritime international (CMI). Etant donné que cette question intéresse directement le FIPOL, l'Administrateur estime qu'il convient d'informer l'Assemblée des débats qui se sont déroulés au sein de l'OMI.

Dispositions pertinentes de la Convention sur la responsabilité civile

2 En vertu de l'article VII.1 de la Convention sur la responsabilité civile, le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière. Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité est délivré pour chaque navire. Ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire (article VII.2). L'Etat d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat (article VII.6).

3 L'article I.3 de la Convention sur la responsabilité civile définit le terme "propriétaire" de la manière suivante:

"Propriétaire" signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression 'propriétaire' désigne cette compagnie."

4 L'expression "Etat d'immatriculation du navire" est défini à l'article I.4 de la Convention sur la responsabilité civile en ces termes:

"Etat d'immatriculation du navire" signifie, à l'égard des navires immatriculés, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé, et à l'égard des navires non immatriculés l'Etat dont le navire bat pavillon."

Position adoptée par le CMI

5 Dans deux documents présentés au Comité juridique de l'OMI (documents de l'OMI distribués sous la cote LEG 66/6 et LEG 66/6/1), le CMI a examiné la question de l'application de la Convention sur la responsabilité civile dans les cas d'affrètement coque nue. Le CMI a souligné que cette question n'avait pas été abordée à la Conférence diplomatique de 1969 qui avait adopté la Convention sur la responsabilité civile étant donné que la pratique de l'affrètement coque nue était pour ainsi dire inconnue à cette époque. Le CMI estimait que cette question devait être résolue en tenant compte des fins pour lesquelles un navire sous affrètement coque nue conserverait son immatriculation d'origine ou opérerait pour l'immatriculation de l'Etat de l'affrètement coque nue.

6 Le CMI a estimé qu'étant donné que le navire acquérait, à titre temporaire, la nationalité de l'Etat de l'affrètement coque nue et battait le pavillon de cet Etat, il devait être soumis à tous les règlements de l'Etat d'immatriculation temporaire en matière de sécurité et à toutes les autres prescriptions de droit public. Selon le CMI, le pouvoir de délivrer des certificats en vertu de la Convention sur la responsabilité civile incombait à l'Etat d'immatriculation du navire étant donné que cet Etat exerçait son contrôle sur les navires immatriculés dans son registre et par conséquent avait la faculté de subordonner l'exploitation du navire à la délivrance de ces certificats. La position adoptée par le CMI est, semble-t-il, qu'aux fins de l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile, l'Etat d'immatriculation du navire devrait être l'Etat dans lequel l'affrètement coque nue est immatriculé.

7 Les délibérations de la 66ème session du Comité juridique sont résumées aux paragraphes 142 à 151 du rapport sur cette session qui sont reproduits à l'annexe du présent document.

Intervention de l'Administrateur dans les délibérations du Comité juridique

8 Pendant les délibérations du Comité juridique, l'Administrateur a déclaré, en sa qualité d'observateur, que la question soulevée par le CMI était très complexe. Il a appelé l'attention du Comité juridique sur la corrélation entre un certain nombre de dispositions de la Convention sur la responsabilité civile, en particulier les articles I.3, I.4, VII.2 et VII.10. A son avis, l'interprétation de la Convention sur le point soulevé par le CMI avait des conséquences qui débordaient largement le cadre de cette Convention. Elle avait d'importantes incidences sur certaines dispositions de la Convention portant création du Fonds, en particulier l'article 3.2 qui traitait de la prise en charge financière du propriétaire du navire.

9 L'article 3 de la Convention portant création du Fonds prévoit ce qui suit:

"La présente Convention s'applique:

1 en ce qui concerne l'indemnisation visée à l'article 4, aux seuls dommages par pollution survenus sur le territoire d'un Etat contractant, y compris sa mer territoriale, et aux mesures de sauvegarde destinées à prévenir ou à limiter ces dommages;

2 en ce qui concerne la prise en charge financière des propriétaires de navires et de leurs garants, prévue à l'article 5, aux seuls dommages par pollution causés sur le territoire d'un Etat partie à la Convention sur la responsabilité, y compris sa mer territoriale, par un navire immatriculé dans un Etat contractant ou battant pavillon de cet Etat, et aux mesures de sauvegarde destinées à prévenir ou à limiter ces dommages."

10 L'Administrateur a appelé l'attention du Comité juridique sur le fait que, pour qu'il y ait prise en charge financière, il fallait que le navire soit immatriculé dans un Etat contractant ou qu'il en batte le pavillon. C'est pourquoi le droit de bénéficier de la prise en charge financière pour un navire affrété coque nue serait bien souvent fonction de l'Etat dans lequel il serait réputé être immatriculé. L'Administrateur du FIPOL a donc estimé qu'il fallait encore étudier cette question avant de prendre une décision.

Décision prise par le Comité juridique

11 Le Comité juridique a estimé que la question posée par le CMI méritait d'être approfondie et qu'il était nécessaire d'être circonspect à ce sujet. Le Comité a par conséquent demandé au Secrétaire général de l'OMI d'inviter le CMI à entreprendre une étude approfondie sur les pratiques effectivement suivies dans les Etats qui permettaient l'immatriculation de navires affrétés coque nue et à en soumettre les résultats au Comité juridique en vue d'un plus ample examen.

12 Le Secrétaire général de l'OMI a présenté cette demande au CMI qui s'est engagé à entreprendre l'étude demandée.

Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre

13 L'Assemblée est invitée à prendre note des renseignements contenus dans le présent document.

* * *

ANNEXE**Extraits du rapport du Comité juridique
sur les travaux de sa soixante-sixième session**

(Document de l'OMI LEG 66/9, paragraphes 142 à 151)

F EXAMEN DE L'APPLICATION DE LA CONVENTION DE 1969 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DANS LES CAS D'AFFRETEMENT COQUE NUE (point 6 de l'ordre du jour)

142 Le représentant du Comité maritime international a été invité à présenter le document LEG 66/6/1. Il a expliqué que le problème exposé dans ce document se posait lorsqu'un navire était immatriculé dans deux registres différents. Les dispositions qui figuraient à l'article VII 2) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile avaient pour objet de permettre à l'Etat contractant de s'assurer que les navires étaient couverts par une assurance appropriée. En ce qui concerne la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), l'expression "pays dans lequel le navire est immatriculé" pouvait, dans le cas de l'immatriculation d'un navire affrété coque nue, ne désigner que le pays où le navire était immatriculé à titre provisoire. C'était donc l'Etat du pavillon qui avait le pouvoir et l'obligation de délivrer les certificats en vertu de la Convention SOLAS. On avait procédé de la sorte parce que c'était l'Etat d'immatriculation qui exerçait un contrôle sur les navires inscrits à son registre. Pour les mêmes raisons, l'"Etat d'immatriculation du navire" devait également, aux fins de l'article VII de la Convention CLC, être l'Etat du pavillon.

143 Le représentant du Comité maritime international a expliqué ensuite que lorsque la nationalité d'un navire était temporairement suspendue et que le navire était immatriculé dans l'Etat de l'affréteur coque nue, le propriétaire devait rendre le certificat initial d'assurance et obtenir un nouveau certificat de l'Etat où son navire était immatriculé à titre provisoire. Pour terminer, il n'y avait pas lieu de modifier l'article VII 2) de la Convention CLC car le problème en cause était purement un problème d'interprétation.

144 Une délégation a déclaré que cette question devrait être considérée dans le contexte des droits de propriété du propriétaire. Pour se protéger, le propriétaire maintenait l'immatriculation du navire dans le registre d'origine de manière à préserver son droit de propriété sur le navire quel qu'en soit l'affréteur coque nue. Les droits et obligations caractérisant les relations entre le propriétaire, l'affréteur coque nue et les différents registres étaient une question complexe qui n'avait pas encore été traitée dans un contexte international. Cette délégation a donc encouragé le CMI à étudier la pratique actuellement suivie par les Etats à cet égard et à soumettre un document au Comité pour plus ample examen.

145 D'autres délégations dont la législation permettait l'immatriculation d'un affrètement coque nue – y compris le droit de battre le pavillon de l'Etat de cette immatriculation – ont dit ne pas avoir de problèmes à cet égard. Le navire tombait sous la juridiction de l'Etat du pavillon pendant la durée de l'affrètement coque nue, sauf en ce qui concerne la propriété civile, les hypothèques et les questions connexes. La délivrance des certificats requis en vertu des dispositions de la Convention SOLAS et de la Convention CLC relevait donc de l'Etat du pavillon tandis que les relations entre le propriétaire et l'affréteur coque nue étaient normalement traitées dans le cadre de leurs arrangements contractuels et réglées de manière pratique. Ceci signifiait que, bien souvent, l'affréteur coque nue agissait, si nécessaire, au nom du propriétaire parce qu'il relevait de la juridiction de l'Etat effectif du

pavillon. Ces délégations ont appuyé l'interprétation de l'article VII 2) de la Convention CLC qui avait été suggérée par le CMI.

146 L'Administrateur du FIPOL, parlant en qualité d'observateur, a déclaré que la question soulevée par le CMI était très complexe. Il a appelé l'attention du Comité juridique sur la corrélation entre un certain nombre de dispositions de la Convention sur la responsabilité civile, en particulier les articles I.3, I.4, VII.2 et VII.10. A son avis, l'interprétation de la Convention sur le point soulevé par le CMI avait des conséquences qui débordaient largement le cadre de cette convention. Elle avait d'importantes incidences sur certaines dispositions de la Convention portant création du Fonds, en particulier l'article 3.2 qui traitait de la prise en charge financière du propriétaire du navire. Pour qu'il y ait prise en charge financière, il fallait que le navire soit immatriculé dans un Etat contractant ou qu'il en batte le pavillon. C'est pourquoi le droit de bénéficier de la prise en charge financière pour un navire affrété coque nue serait bien souvent fonction de l'Etat dans lequel il serait réputé être immatriculé. L'Administrateur du FIPOL a donc estimé qu'il fallait encore étudier cette question avant de prendre une décision.

147 Une délégation a indiqué qu'au cas où un navire serait affrété coque nue dans plusieurs Etats consécutivement, il serait difficile d'établir qui était responsable et elle a donc fait part de ses doutes sur cette interprétation.

148 Une autre délégation a estimé qu'il s'agissait d'une question de forme et de procédure et non de fond. Elle a en outre déclaré qu'en matière de privilèges et hypothèques, le droit du registre d'origine s'appliquait exclusivement. Cette délégation a suggéré que le Comité revienne donc sur la question une fois qu'aurait été adopté le texte définitif de la nouvelle convention sur les privilèges et hypothèques.

149 Une délégation a fait savoir au Comité que l'application du paragraphe 2 de l'article VII de la Convention CLC ne lui posait pas de problèmes depuis l'adoption d'une loi spécifiant les certificats qui devaient être délivrés par le registre d'origine.

150 Une autre délégation a avancé que le Comité juridique ne pouvait pas prendre de mesures à cet égard. Il n'appartenait pas au Comité juridique d'interpréter les dispositions d'une convention qui avait été formulée avant même que le concept de l'affrètement coque nue soit connu. Par ailleurs, cette interprétation ne servirait à rien étant donné que les tribunaux n'avaient aucune obligation d'accepter une résolution adoptée par un organe international.

151 Ayant noté que cette question n'avait encore posé aucun problème pratique grave mais pourrait en poser à l'avenir, le Comité a décidé qu'elle méritait un plus ample examen. Il était toutefois nécessaire de procéder avec prudence dans ce domaine très complexe. Avant de prendre une décision, il était essentiel de disposer de davantage de renseignements sur la pratique effectivement suivie dans les Etats qui permettaient l'immatriculation de navires affrétés coque nue. Le Comité a donc prié le Secrétaire général d'inviter le CMI à entreprendre une telle étude et à en soumettre les résultats au Comité juridique en vue d'un plus ample examen de la question.