



Programme des Nations Unies pour l'environnement

Distr.
RESTREINTE

UNEP/IG.14/INF.18
8 janvier 1979

Original : FRANCAIS

Réunion intergouvernementale des Etats riverains de la Méditerranée chargée d'évaluer l'état d'avancement du Plan d'action pour la Méditerranée et première Réunion des Parties contractantes à la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et aux protocoles y relatifs

Genève, 5-10 février 1979

ETUDE CONCERNANT LE FONDS INTERETATIQUE
DE GARANTIE POUR LA ZONE DE LA MER MEDITERRANEE
ET LA QUESTION DE LA RESPONSABILITE ET DE LA
REPARATION DES DOMMAGES RESULTANT DE LA
POLLUTION DU MILIEU MARIN

Note du Directeur exécutif

Cette étude a été préparée par MM. A. LAHLOU et M. LOUKILI, consultants du PNUE, agissant en leur capacité personnelle. Les opinions et les recommandations exprimées dans cette étude sont celles des auteurs et n'expriment pas nécessairement les points de vue du PNUE.

GE.79-0093

ABREVIATIONS UTILISEES DANS LE CADRE DE CETTE ETUDE

- ACIDI : Annuaire de l'Académie de droit international.
- AFDI : Annuaire français de droit international.
- CNUDM : Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer.
- JDI : Journal de droit international (clunet).
- JMLC : Journal of maritime Law and commerce.
- LGDJ : Librairie générale de droit international (maison d'édition, Paris).
- OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques.
- OJI : Organisation juridique internationale (Rome).
- OMCI : Organisation maritime consultative intergouvernementale (IMCO).
- ONU : Organisation des Nations Unies.
- PNUE (UNEP) : Programme des Nations Unies pour l'environnement.
- RCADI : Recueil de l'Académie de droit international (La Haye).
- RGDIP : Revue générale de droit international public.
- RDMF : Revue de droit maritime français.
- TNCO : Texte de négociation composite officieux.
- AG : Assemblée générale des Nations Unies.

PLAN DE L'ETUDE

- Note introductive
- Introduction générale.

Partie I : La responsabilité objective en cas de dommages dus à la pollution marine = un système qui s'impose

A) Limite du système classique de responsabilité

1. Le principe de la responsabilité pour faute ou pour acte illicite

- exposé du principe
- l'effort de codification de la Commission de droit international
- le TNCO

2. Insuffisances du système classique de responsabilité

B) Pour une responsabilité objective en cas de pollution marine

1. La notion de responsabilité objective

2. Les affirmations de la notion de responsabilité objective dans la pratique internationale

a) applications de la responsabilité objective dans la pratique conventionnelle

- * en droit spatial
- * en droit nucléaire
- * en droit de la pollution

- Convention de Bruxelles de 1969 sur la responsabilité civile en cas de dommage dû à la pollution par les hydrocarbures

- Convention de Londres de 1976 sur la responsabilité civile en cas de dommages de pollution résultant de l'exploration ou de l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol marin

b) Références au principe de responsabilité objective au sein de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer

Nécessité d'une responsabilité objective en cas de dommages dus par les différentes sources de pollution en méditerranée

Partie II : L'institution d'un système spécial de réparation des dommages en Méditerranée : le Fonds interétatique de garantie

A) Etat actuel du système de réparation des dommages dus à la pollution marine

1. Expériences nationales

- a. Fonds canadien d'indemnisation de la pollution marine
- b. Le Fonds de protection des côtes de l'Etat du Maine aux USA
- c. Les pays scandinaves

2. Les initiatives privées internationales
 - a. Les systèmes de financement
 - Le Plan TOVALOP
 - Le Plan CRISTAL
 - b. Les accidents provoqués par l'exploitation du pétrole en mer OPOL
 - c. Oil Insurance Limited
 - d. Les Clubs "Protection and Indemnity"
 3. Assurance internationale pour risque de pollution
 4. Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
 - Complémentarité des deux conventions de 1969 et 1971
 - Nature des deux mécanismes d'indemnisation établis par les conventions de 1969 et 1971
 - ° Les deux fonds - distinction
 - La Convention de 1969
 - La Convention de Bruxelles de 1971
 - Le devenir du Fonds international de 1971
- B) Nécessité d'un Fonds interétatique pour la mer Méditerranée
1. Un cadre géographique spécial et un contexte économique international en pleine mutation
 2. L'adoption d'un Fonds de garantie méditerranéen relatif à l'indemnisation des victimes de la pollution en harmonie avec des sources juridiques internationales pertinentes
 3. Pour un Fonds pluridisciplinaire intéressant toutes les sources de pollution marine
 4. Les différentes formules possibles
 - a. Une Conférence préparatoire
 - b. Un système dualiste
 - i. Un Fonds de garantie régional méditerranéen pour l'indemnisation des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures
 - 1 - Etats parties
 - 2 - Critères de contribution financière
 - 3 - Seuil maximum d'indemnisation
 - 4 - Fondement du Fonds de garantie : responsabilité objective
 - ii. Un Fonds de garantie méditerranéen pour la réparation des autres sources de pollution
 - Alimentation du Fonds
 - Fondement juridique du Fonds = responsabilité objective

Note introductive

1. Conformément à la recommandation 37 figurant dans le rapport^{1/} sanctionnant les travaux de la Réunion intergouvernementale des Etats riverains de la Mer Méditerranée chargée d'évaluer l'état d'avancement du Plan d'action pour la Méditerranée (MONACO 9-14 janvier 1978), le Docteur Keckes directeur du Centre d'activités du programme pour les mers régionales agissant au nom du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUÉ) a saisi MM. LAHLOU et LOUKILI en vue de préparer une étude ayant pour objet :

a) rassemblement, étude et analyse de renseignements sur les activités actuelles des organisations internationales en matière de responsabilité et de réparation des dommages dus à la pollution (Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, travaux de la CDE, OMCI, etc...)

b) élaboration de propositions qui tiendraient compte des travaux mentionnés sous a) et qui seraient en rapport avec les besoins régionaux particuliers des Etats riverains de la Méditerranée, lesdites suggestions devant être soumises aux parties contractantes pour examen par le directeur exécutif à la prochaine réunion des parties.

2. A cet effet, les auteurs de cette étude ont effectué une tournée d'information dans cinq capitales européennes^{2/} dans lesquelles des prises de contact d'une très grande utilité ont été prises avec des personnalités^{3/} rompues à l'étude des problèmes touchant les différents aspects de la pollution du milieu marin dont notamment l'épineuse question de la responsabilité et de la réparation des dommages.

1/ UNEP/IG.11/4.

2/ En dehors des recherches effectuées à l'Université de Paris II et à l'Académie de droit international (La Haye : Pays-Bas).

3/ ROME le 14.10.78 :

- Le PROFESSEUR AGO R., Rapporteur de la Commission de droit international en matière de responsabilité internationale et juge à la Cour internationale de justice.
- Me M. GUITEREZ, Président de l'Organisation juridique internationale qui organise une réunion des experts sur les aspects juridiques de la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental et du lit de la mer et de son sous-sol en Méditerranée (ROME - décembre 11-15 décembre 1978) à laquelle sont conviés les auteurs de cette étude.
- M. DU PONTAVICE, Professeur à l'Université de Paris II. FRANCE
- M. MARI DUPUY, Professeur à l'Université de Paris II.
- Le PROFESSEUR G. FISCHER, de l'Université de Vienne, spécialiste des problèmes nucléaires.
- Le contact des Professeurs ZAMANEK (Vienne), O CONNELL (Londres), P. REUTER, Professeur de droit international et membre de la Commission de droit international (France) n'a pu avoir lieu faute de leur disponibilité au mois d'octobre.

3. Simultanément, des organisations internationales^{1/} ainsi que des organismes privés nationaux et internationaux^{2/} ont été consultés en vue de cerner les problèmes cités plus haut dans leur dimension pratique.

4. Qu'il soit permis aux auteurs de l'étude de rendre un vibrant hommage à Mlle Patricia BLISS de l'UNEP - GENEVE, pour son esprit louable de collaboration et de sa bienveillante assistance grâce auxquels cette tournée a pu atteindre les objectifs escomptés.

5. De même les sentiments de gratitude des auteurs iront à l'adresse de l'ensemble des personnalités qui ont bien voulu faciliter la conduite d'une entreprise par trop ardue.

6. Il convient de noter que les auteurs de l'étude en leur qualité de délégués du Maroc, à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer à sa septième session (New York - Juillet-août 1978) ont entrepris un certain nombre de contacts parmi les différents délégués des Etats représentés à la Conférence et au niveau de certains organismes spécialisés dans les domaines du ressort de cette étude.

7. On ne saurait prétendre à une étude exhaustive et détaillée de tous les problèmes touchant les questions de détermination de responsabilités et à la réparation des dommages causés par la pollution marine en raison des délais extrêmement brefs impartis à la préparation du présent document. C'est pourquoi ses auteurs voient en cette étude un travail de prospection et de réflexion servant d'élément de référence aux travaux futurs du Comité des experts gouvernementaux de la mer Méditerranée.

1/ - LONDRES (17-20 octobre 1978) : Organisation intergouvernementale pour la navigation maritime :

M. BUSHA Conseiller juridique
M. WONHAM
M. ZIMMER

- BRUXELLES (21-23 octobre 1978) Communauté économique européenne
Les collaborateurs de M. ZITO (Département de l'environnement).

- VIENNE (23-25) OPEP (Organisation des pays producteurs de pétrole)
Dr SANTOS, Service juridique
Dr Ivan BEJARANO, Division des transports

- PARIS (26-28 octobre 1978) OCDE
M. SMETZ, Département de l'environnement

2/ LONDRES :

- TOVALOP : M. OCKENDEN
- Club Protection and Indemnity - M. PALMER
- CRISTAL... Le rendez-vous pris avec le chargé des problèmes touchant notre étude n'a pu être réalisé faute de disponibilité de ce dernier.

INTRODUCTION

Il est une réalité communément admise que le monde est de plus en plus conscient du fait que le potentiel de la technologie contemporaine constitue un risque redoutable pour l'environnement en général et notamment le milieu marin. En effet, les océans et les mers offrent un domaine privilégié à l'invasion de plus en plus inquiétante de la pollution que l'on s'accorde à définir comme étant "l'introduction directe ou indirecte par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, lorsque elle a des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes y compris les pêches, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément" 1/.

Le texte de négociation composite officieux^{2/} issu des travaux de la sixième session de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer contient une définition identique 3/.

Initialement ce phénomène de la pollution a suscité une prise de conscience à l'échelle internationale qui s'est traduite par l'élaboration d'un ensemble de conventions traitant différents aspects de ce problème. Or une réglementation à l'échelle globale n'offre pas souvent des solutions adéquates aux besoins spéciaux de certaines régions du globe. C'est le cas notamment de la dégradation lente et progressive de l'environnement sur l'ensemble du bassin méditerranéen. En effet, si l'effort universel actuel en vue de codifier le droit de la mer par les Nations Unies se heurte à un certain nombre d'obstacles vu la divergence des intérêts d'un nombre très élevé de pays, il est indéniable que le cadre catégoriel ou sous catégoriel offre de plus grandes possibilités de succès pour la réalisation d'un accord des Etats directement concernés de la région ou sous-région.

S'agissant de la mer Méditerranée considérée comme une entité tant sur le plan sociologique qu'écologique, voire une véritable écorégion, les effets draconiens de la pollution ont produit une véritable solidarité méditerranéenne animée par la profonde conviction que la mare nostrum ne doit plus désormais constituer un dépotoir.

L'inquiétude que ressent l'opinion publique méditerranéenne ne saurait étonner si l'on se rappelle qu'un tiers du trafic mondial se concentre sur les rives de cette mer semi-fermée 4/, de 2,5 millions de km² (trafic d'autant plus accentué par l'ouverture du canal de Suez), qu'un % du pétrole transporté y est rejeté, que les 18 pays qui la bordent avec leurs 300 millions d'habitants, s'agglutinent de plus en plus sur son littoral, s'urbanisent et s'industrialisent à très vive allure sur ses côtes.

1/ Définition retenue par la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, de Barcelone, 1975, Article 2, alinéa a).

2/ Voir document A/CONF.62/WP.10 et Add.1, volume 8 (Doc. officiels de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, sixième session, New York, 23 mai-15 juillet 1977), Article 1er, paragraphe 4.

3/ Déjà une définition similaire a été proposée par le groupe de travail intergouvernemental sur la pollution des mers réuni à Ottawa en 1971, reprise dans le principe 7 de la déclaration de Stockholm et figure également dans les Conventions régionales telles que celles d'Oslo, Londres et de Paris.

4/ G. "Survie ou mort de la Méditerranée" : un texte pour la coopération internationale, E. WENGER in "Revue française d'études politiques méditerranéennes" No 3, mars 1975.

Ces données alarmantes ont motivé les Etats riverains de la mer Méditerranée à oeuvrer en collaboration avec le PNUE pour la sauvegarde du bassin méditerranéen surtout que les conventions internationales ne répondent pas aux besoins spéciaux de ce bassin connu par sa vulnérabilité particulière à la pollution dans toutes ses dimensions.

C'est ce même esprit de coopération et de concertation qui a été à l'origine de l'initiative prise par les Etats au cours de la dernière réunion intergouvernementale de Monaco, 9-14 janvier 1978, de demander au Directeur exécutif du PNUE de constituer un groupe d'experts gouvernementaux qui se chargera de l'étude des problèmes relatifs à la détermination des responsabilités et à la réparation des dommages causés par la pollution marine.

En effet, si l'on analyse l'économie du texte de la Convention cadre adoptée à la Conférence de Barcelone, on se rend compte du caractère singulièrement laconique de l'article 12 relatif à cette question de la responsabilité. Or, le noeud du problème de la pollution c'est précisément une définition non équivoque, objective de la responsabilité du ou des auteurs de pollution ainsi que de la réparation rapide et équitable du dommage subi lors du sinistre, car tout système de réparation de dommage qui se veut opérationnel doit s'accompagner d'un dispositif de garantie.

Il s'ensuit une donnée plausible qu'aucune définition satisfaisante n'a été retenue par les deux protocoles déjà entrés en vigueur 1/, ni par le protocole relatif à la pollution d'origine tellurique en cours d'adoption.

Considérée comme dénominateur commun à toutes les sources de pollution, la question de responsabilité et de réparation de dommage par le biais d'un fonds de garantie débattue en 1976 à Barcelone 2/, ayant inspiré tout récemment les signataires du plan d'action pour la protection et le développement de l'environnement marin et les zones côtières de Bahreïn, Iran, Irak, Koweït, Oman, Katar, Arabie Saoudite et Emirats arabes unis, se pose avec grande acuité au moment où l'opinion publique internationale ressent encore les contre-coups de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz 3/.

Aussi la présente étude s'articulera-t-elle autour des deux axes d'analyse suivants :

I. La responsabilité objective en matière de pollution marine : un système qui s'impose.

II. L'institution d'un mécanisme spécial de réparation de dommage en Méditerranée : le Fonds interétatique de garantie.

1/ Il convient de rappeler que la délégation du Maroc a émis des propositions écrites sur ces questions.

2/ Il convient de rappeler que le Maroc a été à l'origine de l'idée de l'institution d'une responsabilité objective et de la création d'un fonds interétatique de garantie en Méditerranée. Cf. déclaration de la délégation du Maroc à ce sujet, consignée dans le document UNEP/CONF.1/CRP.12, 7 février 1976 (Barcelone, 2-16/2/76), déclaration faite à la première commission (point 9 de l'ordre du jour).

3/ Voir :

- Rapport de la commission d'enquête du Sénat français intitulé "La catastrophe de l'Amoco-Cadiz", Hachette, Paris, 1978.
- Examen des questions juridiques découlant de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz", ONUCI, Comité juridique, trente-septième session, (LEG XXX, VII/2, 22 septembre 1978) : Note du Secrétariat.

PARTIE I. LA RESPONSABILITE OBJECTIVE EN CAS DE DOMMAGES DUS A LA POLLUTION MARINE - UN SYSTEME QUI S'IMPOSE

1. L'objet de la présente partie est de présenter l'état actuel du "droit international de la responsabilité" relatif à la pollution marine et les perspectives juridiques les plus adéquates qui permettent de lutter et combattre efficacement ce fléau ^{1/}. Néanmoins, on ne saurait prétendre donner ici un aperçu substantiel et exhaustif du problème, car le droit actuellement en vigueur est promu à une prochaine évolution.
2. De même, l'analyse en profondeur des problèmes ayant trait à la réparation de ce genre de dommage, ainsi que les travaux des organisations internationales et organismes spécialisés s'y afférents, sera faite en deuxième partie de cette étude.
3. Les dommages de plus en plus importants, liés au développement spectaculaire de la science et de la technologie marines, causés par les différentes sources

^{1/} Sur la théorie générale de la responsabilité, voir : ACCIOLY (M) "Principes généraux de la responsabilité internationale d'après la doctrine et la jurisprudence", un recueil de l'Académie de droit international (RCADI), t. 96, 1960; AGO (Roberto), "Le délit international", RCADI, 1939 et les sept rapports du Rapporteur spécial de la Commission de droit international, sur la responsabilité internationale; BOLLECKER - STERN (B), "Le préjudice dans la théorie de la responsabilité internationale", Paris, Pedon, 1973; COMBACAU (J), ch. vallée (ouvrage collectif), "La responsabilité internationale", en droit international public, Ed. Montchrestien, Paris, 1975, p. 625-671; GARCIA-AMADOR (F), "State Responsibility some new problems", RCADI, t. 41, 1958, et rapports à la Commission de droit international sur la responsabilité internationale (six rapports) dans ACIDI, de 1956 à 1961; GIROD (P) "La réparation du dommage écologique", Thèse, LGDJ, Paris, 1974; QUENEUDEC (J.P.), "La responsabilité internationale de l'Etat pour les fautes personnelles de ses agents", Paris, LGDJ 1966; DUPUY (P.M.), "La responsabilité internationale des Etats pour les dommages d'origine technologique et industrielle", Pédone, Paris, 1976. P. Reuter "Principes de DIP, RCADI, vol. 103, 1961, II, p. 591; "Manuel de droit international public", Themis, PUF, Paris, 1973, p. 173, et Cours spécial sur "Responsabilité internationale", cours de doctorat, Université Paris II, 1972-1973; TREVES (Tullio) "Les tendances récentes du droit conventionnel de la responsabilité et le nouveau droit de la mer", dans Annuaire français de droit international, Paris, 1975, p. 766 à 783, et "Responsabilité des Etats et responsabilité des particuliers dans le nouveau droit de la mer", dans Revue iranienne des responsabilités internationales, Nos 5-6, hiver 1975/76; PERSONNAZ (Jean), "La réparation du préjudice en droit international public" Sirey, 1939; MONACO (R), "Les annonces en droit international", RCADI, 1960, (II), p. 289 à 341. Voir également travaux "Aspects juridiques de la pollution transfrontière". Organisation de coopération et de développement économiques, Paris, 1977. ZANNAS (P) "La responsabilité des Etats pour les actes de négligence", Genève, 1952.

de pollution au milieu marin, posent avec urgence et grand intérêt, le problème, combien épineux, de la responsabilité, et font apparaître au grand jour les faiblesses du système traditionnel de responsabilité internationale (A) 1/.

4. Mais la prise de conscience des dangers que comportent les activités nouvelles (comme la production ou le transport de matières radioactives) ou les activités dont l'importance est nouvelle, ou encore la répétition d'actes considérés par le passé comme exceptionnels, conduisent inéluctablement à introduire la notion de responsabilité objective en cas de pollution marine (B) 2/.

A. Les limites du système classique de responsabilité

5. Nous nous proposons de présenter le schéma général de la théorie traditionnelle de la responsabilité et de rappeler très brièvement les faiblesses que l'on dénombre à son passif.

1. Le principe de la responsabilité pour faute ou pour fait illicite

6. Considérée comme pièce maîtresse de tout système juridique, la responsabilité a été traditionnellement fondée sur la commission d'une faute, et de ce fait liée à un comportement coupable de l'auteur du dommage. Autrement dit la réparation est soumise à la démonstration par la victime de la commission d'une faute.

1/ Voir entre autres, G. FISCHER "Les grands problèmes du droit international" dans l'Univers politique, 1969, p. 47 (Nouvelles mesures relatives à la pollution des eaux de mer). P. CHANNEAU "Rétrospective d'actualité", dans Revue de droit maritime français, 1971, Tome XXIII, p. 3. W. JENKS, "Liability for ultra - HAZARDOUS activities in International Law". Recueil de l'Académie de droit international, vol. 117, 1966, tome I, p. 99, 196. GOLDIE, "Liability for Damage and the Progressive development of International Law" in International Law and Comparative Law Quarterly, vol. 14, 1965, p. 1169, 1264. J. KELSON, "State Responsibility and the abnormally dangerous Activity", Harvard International Law Journal, vol. 13, 1972, p. 197, 244. M. ABDELHAMID, "Les perspectives d'une responsabilité sans acte illicite", Paris, thèse dactylographiée, 1964. ALLEN L. SPRINGER "Towards a meaningful concept of pollution in international law", in the International and comparative Law Quarterly, vol. 26, Part 3. LEVY (D) : "Responsabilité pour omission et responsabilité pour risque en droit international public", Revue générale de droit international public, 1961, p. 745 et suivantes. GOLDIE (LFE) "International principles of responsibility for pollution", article in Columbia Journal of Transnational law, 1970, 2, p. 283 et suivantes et RCADI, colloque sur environnement, 1973, p. 65 à 93, "A general view of International Environment Law : A SURVEY of capabilities, Trends and limits". KENNETH B. Hoffman "State responsibility in International Law and transboundary pollution injuries", in The international and comparative Law Quarterly, vol. 25, Part 3, July 1976, p. 509-542.

2/ Voir P. CHAUVEAU dans Droit maritime français, précité; Philippe Cahier "Le problème de la responsabilité pour risque en droit international", dans "Relations internationales dans un monde en mutation", Institut universitaire des hautes études internationales, Genève, Sijthoff, Leiden, 1977 (p. 409); FURET (H.F.) : "Expérimentation des armes nucléaires et droit international public", Fedone, Paris, 1966, ch. II, "L'obligation de réparer dommage", p. 169 à 185. Voir également note 1., supra.

7. Cependant, le droit international retient la responsabilité pour fait illicite. En effet, il est une règle bien établie du droit des gens que l'Etat est responsable de l'inobservation, d'un manquement, d'une violation à ses obligations internationales. C'est-à-dire que la responsabilité internationale peut être définie comme étant l'"obligation incombant, selon le droit international, à l'Etat auquel est imputable un acte ou une omission contraire à ses obligations internationales, d'en fournir réparation à l'Etat qui en a été victime en lui-même ou dans la personne ou les biens de ses ressortissants" 1/. Ainsi donc la responsabilité internationale est "une notion de fond qui se ramène à l'obligation de l'Etat de réparer les conséquences d'un acte illicite qui lui est imputable" 2/. Autrement dit l'existence d'un dommage ne suffit pas pour que puisse être mise en oeuvre la responsabilité internationale de l'Etat. Il faut une autre condition, qui est l'existence d'un acte illicite 3/, c'est-à-dire que le lésé doit prouver la faute objective, qui consiste dans la violation de la norme standard de diligence.

8. Principalement coutumière, la théorie de la responsabilité internationale n'a pas encore atteint la maturité juridique nécessaire pour devenir une règle bien établie du droit international. Elle se situe encore au niveau du développement progressif et de la codification du droit international.

9. C'est ainsi que la Commission de droit international 4/, organe subsidiaire des Nations Unies, a entrepris à partir de 1969 la codification du droit de la responsabilité des Etats du fait de leurs actes illicites, se proposant d'examiner séparément la question de la responsabilité découlant de certains faits licites (tels que notamment les activités spatiales et nucléaires), aussitôt que son programme de travail lui en donnerait la possibilité 5/. La raison invoquée pour ne traiter que de la responsabilité pour fait illicite est la suivante : "La Commission reconnaît entièrement l'importance que revêtent, à côté des questions relatives à la responsabilité pour fait internationalement illicite, celles qui touchent à l'obligation de réparer les éventuelles conséquences préjudiciables découlant de l'accomplissement de certaines activités licites (notamment de celle qui, d'après leur nature, donnent lieu à certains risques)". Mais la Commission est d'avis que cette deuxième catégorie de problèmes ne saurait être traitée conjointement avec la première. En raison du fondement entièrement distinct de la responsabilité dite pour risque, de la nature différente des règles qui la

1/ Dictionnaire de terminologie juridique de droit international, Sirey, 1960, p. 541.

2/ Voir ch. de Visscher, ACDI, T. 52, p. 421.

3/ ... "Toute violation d'un droit et dommage", constate le rapporteur spécial de la Commission de droit international sur la responsabilité internationale pour fait illicite, Annuaire de la Commission de droit international, 1970, vol. 2, p. 208.

4/ Voir "La Commission de droit international et son oeuvre", service d'information de l'ONU, New York, 1973, p. 70 à 74 et Y. DAUDET "La Codification du droit international", LGDJ, 1962.

5/ En effet, l'Assemblée générale des Nations Unies a recommandé à la Commission de droit international d'entreprendre en temps voulu l'étude de cet aspect de la responsabilité internationale (résolutions 3071 (XXVIII) et 3315 (XXIX)).

prévoient, et en raison aussi de son contenu et des formes qu'elle peut prendre, un examen conjoint des deux sujets ne pourrait que rendre plus difficile la compréhension de l'un et l'autre 1/.

Ce passage du rapport de la Commission est intéressant, car il montre l'importance du problème et, par la manière dont il est rédigé, semble indiquer que des règles en la matière pourraient déjà exister.

Il a été confié au Pr Roberto AGO, qui a préparé jusqu'à présent sept rapports sur la responsabilité internationale 2/, de préparer un projet d'articles relatifs à l'analyse du fait internationalement illicite, source, en tant que tel d'une responsabilité internationale. Effectivement, un projet de texte présenté par le Rapporteur spécial a été approuvé par la Commission.

10. Il est à signaler que le texte composite officieux de négociation, issu de la sixième session de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer 3/, retient, s'agissant de la responsabilité découlant de la pollution marine, la notion de la responsabilité d'un acte internationalement illicite. En effet, la section 9, ainsi intitulée "Responsabilités et obligations qui en découlent" (art. 236), dispose au paragraphe 1 : "Il incombe aux Etats de veiller à l'accomplissement de leurs obligations internationales relatives à la protection et à la préservation du milieu marin. Ils sont responsables, conformément au droit international, des dommages qui leur sont imputables du fait du non-respect de ces obligations".

Cependant, le troisième paragraphe laisse le champ ouvert au développement progressif du droit international de la responsabilité, faisant ainsi entrevoir la possibilité d'envisager l'étude du problème de la responsabilité sans faute dans le futur.

1/ ACIDI, 1974, vol. II, première partie, p. 283-284.

2/ Rapports du Pr Roberto AGO sur la responsabilité des Etats

- 1) "Historique de l'oeuvre accomplie jusqu'ici en ce qui concerne la codification du sujet de la responsabilité internationale des Etats", Annuaire de la Commission de droit international (ACDI), 1969, II.
- 2) "L'origine de la responsabilité internationale des Etats", ACDI, 1970, II, p. 189, 209.
- 3) "Le fait internationalement illicite de l'Etat source de responsabilité internationale", ACDI, 1971, II, première partie, p. 209-291.
- 4) Suite documents ONU, A/CN.4/264, Add.1 et Add.2, 1972, vol. II, p. 77-174.
- 5) Documents A/CN.4/291 et Add.1 et 2 : (suite), ACIDI, 1976, vol. II, première partie, p. 3 à 57.
- 6) Document A/CN.4/307 (suite).
- 7) Document A/CN.4/307/Add.1, du 17 avril 1978 (suite).

3/ Documents A/CONF.62/WP.10 et Add.1, Documents officiels, sixième session, troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, New York, 23 mai-15 juillet 1977.

11. Mais, transposée au niveau de la pollution marine, la notion de responsabilité pour faute (subjective ou objective)^{1/} souffre, à l'évidence, d'un certain nombre de faiblesses. Nous nous limiterons à en évoquer, de façon succincte, quelques-unes.

2. Quelques insuffisances du système classique de responsabilité

12. La notion traditionnelle de responsabilité, telle qu'elle est décrite assez sommairement plus haut, ne semble pas répondre aux caractères spéciaux que présentent les risques découlant de la pollution marine ^{2/}.

En effet, basée sur l'apport de la preuve de l'existence d'une faute ou d'un acte illicite, elle présente une vision partielle du problème général de la responsabilité. Elle néglige la responsabilité pour risques causés par des actes parfaitement licites (tels que transports de produits radioactifs ou nocifs, et le transport des hydrocarbures). Il y a de ce fait un déphasage assez net entre le droit et la pratique : le schéma classique de la responsabilité semble dépassé par les problèmes posés par les techniques modernes. La nature du dommage causé par des activités nouvelles ou matières nocives ou dangereuses, ainsi que son ampleur, ont évolué de façon disproportionnée à l'évolution qu'a connue le droit de la responsabilité internationale ^{3/}.

Risque de se perdre dans un labyrinthe de responsabilités, difficultés liées à l'apport de la preuve ^{4/} par la victime du dommage, lenteur enregistrée

^{1/} Subjective, c'est-à-dire basée sur la faute, "objective" basée sur la violation des règles conventionnelles, une norme de droit international (à propos de cette distinction voir, entre autres, FAVRE (Antoine) "Principes de droit des gens", LGDJ, 1974, chapitre relatif à la responsabilité internationale de l'Etat, p. 627 et plus particulièrement paragraphe 49, p. 631, et FURET (M.F.) "Expérimentation des armes nucléaires et droit international public", Pédone, 1966, ch. II, relatif à l'obligation de réparer le dommage; p. 169 à 177.

^{2/} Voir note 1, p. 2 de la présente étude, voir également GAETANO ARANGIORUIZ, RCADI, III, 1962; p. 503 "Some International legal Problems of the civil uses of Nuclear energy" (notamment chapitres V, VI, VII).

^{3/} Voir note 1, p. 2, BERGMAN (Samuel), "No fault liability for oil pollution damage" in Journal of maritime Law and Commerce. Vol. 51, No 1, octobre 1973, p. 1; et L. LUCCHINI : "La pollution des mers par les hydrocarbures : les Conventions de Bruxelles de novembre 1969 ou les fissures du droit classique" dans Journal de droit international (Clunet) No 4, oct.-nov.-déc. 1970, p. 795 et "Le renforcement du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution des mers", dans la même revue, 1974, No 4, p. 755.

^{4/} Voir document OCDE, Direction de l'environnement (ENV/TEP/77-I) et sur les insuffisances du système classique de responsabilité en matière de pollution marine, consulter étude présentée par VOLKER THIEM sur le "Fonds d'indemnisation des dommages causés à l'environnement" (OCDE, Direction de l'environnement, Paris, 25 octobre 1977) p. 3. Voir également "Pétrole et la mer", DUPUY (R.J.), collection Travaux et recherches de l'Institut du droit du développement de l'Université de Nice (Presses universitaires de France, Paris, 1976) notamment "Réparation du dommage en cas de pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des hydrocarbures en mer", par DUBAIS (B.A.), p. 119. Pour une critique de la responsabilité pour faute, voir également OCDE ENV/TEP/77-23, Paris, 9 décembre 1977.

dans le processus d'engagement de la responsabilité, énormité 1/ du dommage écologique, etc., sont autant d'arguments qui illustrent l'inadaptation des règles de la responsabilité traditionnelle et qui militent en faveur d'une nouvelle approche de responsabilité, plus juste et plus équitable, allant dans le sens d'une meilleure protection de la victime. Une véritable révolution se dessine dès lors dans le droit international de la mer 2/ en général, et dans le droit de la pollution en particulier, trouvant son origine "pour une notable partie dans la révolution des moyens techniques, au progrès si rapide dans les dernières décennies 3/, et dans la nature plus ou moins nouvelle de certaines

1/ Surtout quand il s'agit de catastrophes de grande envergure comme celle du TORREY CANYON (1967), ou tout récemment celle de l'AMOCO CADIZ, pour ne citer que celles-ci. Sur le problème du préjudice causé par la pollution, voir notamment celle du PONTAVICE (E) "L'indemnisation des dommages dits 'indirects' en matière de pollution dans différents pays et au plan international" (OCDE, ENV/TFP/78.6, 24 mars 1978). Voir, s'agissant de la description de cas importants de pollution par les hydrocarbures, une note du secrétariat de l'OMCI dans "Documents officiels de la Conférence juridique internationale de 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer" (Londres, 1975, LEG/CONF/6 du 13 octobre 1969); sur une comparaison du coût des opérations de nettoyage, voir p. 53 du même document. Concernant le coût de dépollution et les premières mesures de compensation des préjudices subis lors du sinistre de l'AMOCO CADIZ, voir "Rapport de la Commission d'enquête" du SENAT français sur la "Catastrophe de l'AMOCO CADIZ", Hachette, Paris, 1978 (chap. IV, p. 105).

2/ Siège privilégié d'un conflit perpétuel entre la nouveauté et la tradition : nouveauté des moyens technologiques, tradition de concepts juridiques.

3/ En effet, si en 1936, date à laquelle fut lancé le premier navire-citerne, la capacité d'un pétrolier ne dépassait guère 200 tonnes, celle du TORREY CANYON atteignait déjà 120 000 tonnes (il y a 11 ans) celle de l'AMOCO CADIZ arrivait à 230 000 tonnes et l'on envisage actuellement la construction de navires-citernes (super-tankers) d'une capacité dépassant 500 000 tonnes et allant même jusqu'à un million de tonnes. Sans parler des dangers et risques énormes nés du transport en mer de matière radioactives et l'utilisation de navires à propulsion nucléaire, et de construction d'installations nucléaires dans le littoral. Notons également le développement spectaculaire de l'exploration pétrolière en mer (signalons que parmi les accidents de pollution survenus à l'occasion de forages deux d'entre eux se sont produits au large des côtes extrêmement peuplées - l'un à SAINT-BARBARA en Californie en 1969, l'autre au large de la NORVEGE en mer du Nord, sur le champ pétrolier d'EKDFISK en avril 1977).

- Sur l'affaire du TORREY CANYON, voir notamment :

- IMCO - C/ES - III -/3/, Add.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.
- C/ES - III /WP -15, Rev.1.
- C/ES - III /SR - 1, 2, 3, 4.

- JENIYA (RIDHA) "La pollution des mers par les tankers et le droit international", série d'études économiques, Centre d'études, de recherches et de publications de la Faculté de droit, de sciences politiques et économiques de TUNIS (1977, N° 1).

- PONTAVICE (E) "La pollution des mers par les hydrocarbures" (à propos de l'affaire du TORREY CANYON), LGDJ, Paris, 1968.

(Voir suite de la note page suivante)

marchandises transportées" 1/, sans parler de la nature plus ou moins dangereuse de certains produits rejetés en mer 2/.

13. L'un des éléments de cette mutation, consiste à envisager un système spécial de responsabilité : un système qui correspondrait à ce dommage "suis generis" que constitue le préjudice dû à la pollution marine, et ce en dehors de toute référence à la notion classique de faute, comme élément constitutif de la responsabilité.

(suite de la note de la page précédente)

- QUENNEUDEC (I.P.) "Les incidences de l'affaire du TORREY CANYON sur le droit de la mer", AFDI, 1968, p. 701-717.

- ROUSSEAU (ch) dans Chronique des faits internationaux, RGDIP, 1967, p. 1090-1099.

- Sur le sinistre de l'AMOCO CADIZ, voir :

- OMCI - MEPC - IX/16 du 25 avril 1978.

LEG - XXXVII/2 du 22 septembre 1978.

- Rapport de la Commission d'enquête du Sénat (France) sur la "Catastrophe de l'AMOCO CADIZ", Hachette, Paris, 1978.

- Rapport de la Commission d'enquête de la Chambre des représentants résumé dans "Le Monde", Paris, 23 novembre 1978, p. 38.

1/ Comme le pétrole qui ne demeure pas moins un produit "présentant par nature des dangers propres dont sont exemptes les cargaisons classiques" (voir CHAUVEAU (P), dans Revue du droit maritime français, tome XXII, p. 3, 1971).

2/ Voir, s'agissant des "boues rouges", l'article de KISS (ch.A), dans Journal de droit international (Clunet), Paris, 1970, p. 208 et suivantes.

B. Pour une responsabilité objective en cas de pollution marine

14. Nous analyserons successivement le principe de la responsabilité objective et les différentes applications et références qui lui ont été faites en droit international.

1. Le principe de la responsabilité objective

15. La responsabilité est dite "objective" quand elle n'est pas conditionnée et rattachée à la violation d'une norme de conduite; on est responsable du fait du dommage causé et non du fait de la commission d'une faute (s'il s'agit d'un particulier) ou de la violation d'une règle de droit international (s'il s'agit d'un Etat). On n'est pas tenu de prouver l'existence d'une faute pour déterminer qui est responsable. Il suffit de montrer le lien de causalité qui existe entre l'accident et le dommage causé.

16. En droit de la pollution, la responsabilité qui y est introduite en vertu de ce principe, est appelée "objective" par ce que l'élément pris en considération pour obliger le pollueur à réparer n'est pas trouvé dans les caractéristiques de son comportement. La seule échéance d'un dommage suffit à déclencher la mécanique réparatoire, qu'il y ait eu faute ou non de l'auteur du dommage.

17. Ce nouveau système a le grand mérite de simplifier très substantiellement la procédure d'engagement de la responsabilité, puisque toute preuve d'une faute ou négligence est désormais écartée. Il répond à un souci d'équité 1/ de justice et d'équilibre entre les risques découlant d'un certain nombre d'activités et les avantages et profits que l'on peut en retirer. La philosophie qui sous-tend la notion de responsabilité objective s'inspire du principe général du droit qui consiste à assurer aux victimes une protection plus adéquate, en épargnant aux lésés l'obligation d'avoir à rapporter la preuve d'une faute, pour faire triompher leur droit. Il s'agit d'une véritable obligation de réparation 2/.

18. Bien qu'ignorée du droit international général 3/, la responsabilité basée sur le risque a trouvé un certain nombre d'applications dans le droit conventionnel. De même une tendance semble se dégager des travaux de codification du droit de la mer entrepris au sein de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer en faveur de la consécration de la responsabilité objective.

1/ Voir "Aspects juridiques de la pollution transfrontière", OCDE, Paris 1977, par. 35, p. 382.

2/ ... "les circonstances dans lesquelles des dommages extrêmement graves peuvent être provoqués à la suite des développements techniques de la vie moderne posent des problèmes que les droits nationaux commencent à peine à envisager, mais le droit international public ne pourra plus ignorer longtemps ceux-ci. Une action licite d'un Etat peut provoquer des dommages incalculables..., on sera peut-être obligé d'instituer à la charge des Etats une obligation de réparer", faisait remarquer le Pr REUTER dans son cours à La Haye en 1961 (voir RCADI, "Principe du droit international public", vol. 103, 1961, II, p. 591).

3/ Voir "Le problème de la responsabilité pour risque en droit international CAHLER (PH), dans les relations internationales dans un monde en mutation par l'Institut universitaire des hautes études internationales, Genève (1977) SIJTHOFF-LEIDEN, p. 409.

2. Les affirmations de la notion de responsabilité objective dans la pratique internationale

19. L'évolution tendant à abandonner la référence à la faute comme élément constitutif de la responsabilité, amorcée relativement tôt en droit interne 1/ n'a pas été sans affecter la pratique internationale.

En effet, en dehors de la pratique diplomatique 2/ et de la jurisprudence 3/, très limitées et objet de certaines controverses doctrinales 4/, le principe de la responsabilité objective a été retenu par la pratique conventionnelle (surtout dans les domaines spatial, nucléaire et environnemental). De même, s'inspirant de la philosophie de la Déclaration de Stockholm sur l'environnement, un certain nombre de projets ont émergé à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer.

1/ On ne saurait dans le cadre de l'espace alloué à cette étude se livrer à un examen approfondi de ce problème. Pour les détails, voir notamment :

- SAVATIER (René) "Les métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui"; - Première série : Panorama des mutations, Troisième édition, Dalloz 1964 (surtout le chapitre XII : vers la socialisation de la responsabilité et des risques individuels, p. 333).

- STARCK (B.) : "Droit civil, les obligations libraiie techniques 1972" (surtout p. 23 à 35).

- FISCHERHOF (Hans) : "La notion de responsabilité pour dommages causés par la pollution des eaux en droit national et en droit international (pollution des fleuves) article dans "Cahiers de la santé publique" : OMS.

- Voir "Travaux de l'Association Henri Capitant sur les choses dangereuses", tome XIX, 1967 (Dalloz, Paris, 1971) et surtout Partie I relative aux choses dangereuses en droit civil, p. 9-179; voir CAVARE (L) Traité de droit international public positif, tome II, Edition Pédon, Paris 1969, p. 421 (à propos de l'abandon de la responsabilité pour faute en droit administratif français).

Une tendance assez nette et constante s'est affirmée visant la consécration de la responsabilité sans faute en droit interne notamment en matière d'accident de travail où la responsabilité absolue de l'entrepreneur est engagée, en droit interne français, comme marocain...)

2/ L'affaire des pêcheurs japonais en 1954, à la suite d'expériences nucléaires américaines dans le Pacifique, expériences qui étaient à l'époque, pour le Gouvernement américain parfaitement licites. Elle a été vue par une certaine doctrine comme "... le premier pas et non le moins important vers une renaissance explicite de la théorie du risque en tant que base juridique valable de la responsabilité internationale que pourraient engendrer les activités internationales exceptionnellement dangereuses". (M. ABDELHAMID : "Les perspectives d'une responsabilité sans acte illicite", Paris, thèse dactylographiée 196. De même lors des essais nucléaires de la France dans l'atmosphère depuis la base de MURUROA, en Polynésie, la Nouvelle-Zélande fais.

3/ Affaire de la Fonderie du TRAIL entre les Etats-Unis et le Canada (Recueil de l'ONU des sentences arbitrales, vol. 3, p. 1938 et suivantes) et celle du lac Lanoux entre l'Espagne et la France (Recueil des sentences arbitrales, XII, Nations Unies, p. 303 et 305). Pour des développements sur ces deux affaires, voir notamment : GOLDIE "Liability for damage and the progressive development of International Law", in International Comparative Law Review, 14, p. 1189-1264, 1965 et RCADI, 1973, colloque sur environnement, p. 73 et suivantes. JENKS (W) "Liability for Ultra-Hazardous activities in International Law" (RCADI, vol. 117,

a) Les applications de la responsabilité objective par la pratique conventionnelle

20. Retenue initialement en droit nucléaire, la notion de responsabilité civile a été généralisée aux droits spatial et environnemental (dans certains aspects bien déterminés de celui-ci) 1/.

Le droit spatial

21. La Convention du 29 novembre 1971 2/ sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par les objets spatiaux a été le fruit d'un long effort entrepris à la suite de la Déclaration de 1963, relative aux principes juridiques régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique 3/. L'article 2 énonce, en effet, que l'Etat de lancement a la responsabilité absolue de verser réparation pour le dommage causé par son objet à la surface de la terre ou aux aéronefs en vol. Ainsi la victime n'a pas à faire la preuve d'une faute ou négligence quelconque de la part de l'Etat de lancement, ce qui serait pratiquement impossible. De même ce dernier ne peut se retrancher derrière l'absence de toute négligence pour esquiver sa responsabilité. La seule preuve qui doit être fournie, dès lors, c'est l'identification de l'objet spatial. Il convient de remarquer que, même si l'objet lancé dans l'espace appartenait à une société privée, c'est toujours l'Etat qui serait responsable.

Ainsi la Convention impose un système de responsabilité objective et absolue dans la mesure où l'Etat de lancement est tenu de réparer l'intégralité du dommage causé. Néanmoins aucun plafond de réparation n'est établi.

Le droit nucléaire

22. Si les risques qui découlent des activités spatiales sont considérables, ceux engendrés par l'utilisation pacifique de l'énergie atomique sont encore

(Suite des notes 3/ et 4/ de la page précédente)

1966, tome I, p. 99; 196; voir également DUPUY (P.M) : "La responsabilité internationale des Etats pour les dommages causés par les pollutions transfrontières" dans Aspects juridiques de la pollution transfrontière, OCDE, Paris, 1977, p. 374-375.

4/ Voir à ce sujet surtout : CAHIER (PH) : "Le problème de la responsabilité pour risque en droit international", dans les Relations internationales dans un monde en mutation par l'Institut universitaire des hautes études internationales, Genève 1977, SILJTHOFF-LEIDEN, p. 409, et DUPUY (PM) : "La responsabilité internationale des Etats pour les dommages d'origine technologique". Ed. Pédone, Paris, 1976 (surtout chap. II, p. 183).

1/ "Il faut maintenir le principe que la responsabilité en dehors de tout acte illicite n'existe qu'au cas où elle est prévue par une convention expresse. De telles conventions ont tendance à se généraliser en matière nucléaire (...) pour la pollution de la mer (...), pour l'espace", remarque pertinemment le Fr REUTER, dans Manuel de droit international public, PUF, THEMIS, Paris 1973, p. 174.

2/ Voir DELEAU (O); "La Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par les objets spatiaux", LFDI, 1971, p. 876-888 et NICOLAS MATTESCO MATTE "Droit aérospatial", Ed. Pédone, Paris 1969 (surtout chap. V, p. 395) et "Droit aérospatial de l'exploration scientifique à l'utilisation commerciale", Pédone, 1976 (chap. I, p. 189).

3/ Résolution 1962 (XVIII) du 13 décembre 1963 de l'Assemblée générale des

plus importants 1/. Les dommages causés par une catastrophe nucléaire pourraient être immenses. Dans ce domaine plusieurs conventions internationales ont vu le jour, ayant comme dénominateur commun la considération de la responsabilité objective

- La Convention de l'OCDE, Paris, du 21 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine nucléaire, avec son protocole additionnel du 28 janvier 1964, et la convention complémentaire du 31 janvier 1963 2/.
- La Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, du 20 mai 1963.
- La Convention de Bruxelles du 25 mai 1962 relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires 3/.
- La Convention de Bruxelles du 17 décembre 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires 4/.

1/ Voir notamment : FORNASIER "Le droit international face au risque nucléaire", AFDI, 1964, p. 303-311; Travaux de l'Association HENRI CAPITANT sur le thème "les choses dangereuses", tome XIX, 1967 (Dalloz, Paris 1971) surtout Partie IV consacrée aux choses dangereuses en droit international public, p. 323-422, et RODIER (R) : "Spécificité du risque nucléaire et droit maritime" dans Colloque du droit nucléaire et droit océanique", Paris, Ed. Economica, 1976, p. 85.

2/ Voir DUPUY (PM) ouvrage précité; du PONTAVICE (E) dans son article; "Réparation des dommages causés par la pollution des mers" dans Droit de la mer (ouvrage collectif), édité par l'Institut des hautes études internationales de Paris, Pédone, 1977 (surtout p. 110-128); et "Réflexions sur la pollution marine d'origine radio-active", du même auteur, dans Revue de droit maritime français 1976, p. 643.

3/ Voir notamment : KOVAR (R), "Les accords conclus au sujet du "SAVANNAH" et la responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires", AFDI, 1965, p. 784-809; HARDY (M) "The Liability of Operators of Nuclear Ships" in International Law and quarterly Review, July 1963, vol. 12, Part 3, p. 778; COLLIARD (C.A) "La Convention de Bruxelles relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires", AFDI, 1962, p. 41-64; BOULANGER (W) "La Convention de Bruxelles de 1962 et les accords OTTO HAHN" dans colloque sur droit nucléaire et droit océanique précité.

4/ LAGORCE (M) : "Le transport de matières nucléaires sous le régime de la Convention de Bruxelles de 1971", p. 61, dans colloque sur droit nucléaire et droit océanique précité; DUPRIMOZ (J) "L'assurance de responsabilité pour le transport de matières nucléaires, p. 75, dans le même ouvrage (colloque); STROHL (Pierre) : "La Convention de 1971 relative à la responsabilité civile du transport maritime de matières nucléaires : Un essai de conciliation entre le droit maritime et le droit nucléaire", AFDI, 1972, p. 753, et SIGAUDY (R) et WAROT (J) "La responsabilité civile en matière de transport de substances nucléaires par mer", dans RDMF, 1969, p. 387.

23. Le but poursuivi par ces conventions est l'obligation de réparer les dommages causés par des accidents nucléaires. Afin d'éviter des complications, ces textes adoptent le principe de la responsabilité civile, objectif de l'exploitant de l'installation nucléaire 1/ ou du navire nucléaire 2/, qu'il s'agisse d'une personne privée ou d'un établissement public. Il s'agit d'une responsabilité canalisée de l'exploitant, responsabilité par ailleurs exclusive absolue 3/, limitée 4/, obligatoirement couverte par une assurance et enfin complétée par une obligation d'indemnisation par l'Etat 5/.

c) Le droit de la pollution

24. Il a fallu qu'un désastre se produise en mer pour qu'une véritable dynamique se déclenche. En effet, l'échouement du Torrey Canyon, le 18 mars 1967, et les conséquences néfastes, bien connues, qui en ont résulté, ont eu pour effet notable d'alerter les esprits et de sensibiliser l'opinion publique sur la nécessité urgente d'intensifier la lutte contre la pollution des mers, considérée désormais comme véritable fléau menaçant l'humanité tout entière. Réservoir considérable de richesses tant halieutiques que minérales, la mer a droit à une protection de la part de l'homme qu'elle nourrit : humiliée de se voir transformée de jour en jour en dépotoir, la mer brise le silence qu'elle a gardé si timidement jusqu'à nos jours, pour revendiquer le droit à la propreté et à la salubrité 6/.

1/ Art. 3 et II des Conventions de Paris et de Vienne.

2/ Art. 2. Convention de Bruxelles de 1971.

3/ L'article IV, al. 1 de la Convention de Vienne stipule que "l'exploitant est objectivement responsable de tout dommage nucléaire...". Il n'y a donc pas à faire la preuve de la négligence de l'exploitant. Il suffit de faire la preuve que l'accident a été la cause du dommage. Les seules causes d'exemption ou d'exonération étant les cas de conflit armé, de guerre civile, d'insurrection ou de catastrophe naturelle de caractère exceptionnel. (Art. 9 de la Convention de Paris et art. IV de la Convention de Vienne).

4/ C'est-à-dire limitée quant à l'étendue. En effet la Convention de Paris fixe, dans son article 7, le montant maximum de la responsabilité de l'exploitant à 15 millions d'unités de compte l'accord monétaire européen. Celle de Vienne fixe à 5 millions de dollars et enfin la Convention de Bruxelles de 1971 limite le plafond par accident à 1,5 million de francs.

5/ Face à l'énormité du dommage dû à un grave accident nucléaire, la Convention complémentaire du 31 janvier 1963 prévoit l'intervention de l'Etat : d'après son article 3, la somme attribuée pour chaque accident ne doit pas dépasser 120 millions d'unités de compte, 5 étant à la charge de l'exploitant, 65 à la charge des fonds publics à allouer par l'Etat sur le territoire duquel est située l'installation nucléaire, et la différence au moyen de fonds publics à allouer par les parties contractantes, selon un système de répartition prévu par la Convention.

6/ Voir sur le devoir qu'exigent la salubrité et la qualité décente de l'environnement, OCDE, Comité d'environnement, Groupe sur la pollution transfrontière : Le devoir international des Etats pour la protection de l'environnement contre la pollution transfrontière (Note du secrétariat : ENV/TFP/78-9 (8 août 1978)).

25. C'est dans ce contexte général et sous l'effet de ces données que les Etats réunis à Bruxelles en 1969, sous les auspices de l'OMCI, ont signé deux conventions 1/ novatrices voire révolutionnaires par les mesures "draconiennes" qu'elles adoptent. Les thèmes des deux conventions sont tout à fait différents :

- l'une étant de droit privé intéresse l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures
- l'autre de droit privé s'applique à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Nous nous proposons d'étudier uniquement la deuxième, dans la mesure où elle intéresse directement l'objet de notre étude : La réparation du préjudice causé par la pollution marine.

26. En effet, la Convention de 1969 2/ a trait au problème de la réparation. Son article 3 pose le principe de la responsabilité objective civile du propriétaire du navire. Ce dernier au moment d'un événement, c'est-à-dire d'un fait d'où résulte la pollution, est responsable de tout dommage causé à la suite d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures provenant de navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, survenu sur le territoire y compris la mer territoriale d'un Etat contractant quel que soit le lieu d'origine des fuites ou des rejets (haute mer, mer territoriale, eaux intérieures).

1/ Voir pour une analyse très détaillée entre autres : DUPUY (PM), ouvrage précité, chap. III, p. 140-154, LEGENDRE (C) "Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures", RDMF, 1970, p. 580, COLLEARD (CA) "Cours de droit international public", les cours de droit, Paris, 1974-1975, p. 193-195; du PONTAVICE (E) dans "Droit de la mer", ouvrage collectif édité par l'Institut des hautes études internationales, Paris, 1977, p. 128-144; SIMON (P) : "La Réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures", thèse, Université de Paris II, p. 159 et suivantes; BERGMAN "No Fault liability for oil pollution Damage" in Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 5, No 1, octobre 1973, p. 1-50; DUBAIS (BA) "The Liability of a Salvor Responsible for oil pollution damage", in Journal of Maritime Law and Commerce, vol. 8, No 3, April 1977, p. 375-386, JENAYAH (RIDHA), ouvrage supra, p. 36-39, McLOUGHLIN "Responsabilités civiles et fonds de garantie", communication à la réunion d'experts sur les aspects juridiques de la pollution de la mer Méditerranée résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol (Séminaire organisé par l'organisation juridique internationale et le Programme des Nations Unies pour l'environnement, N. EP/1400.77.02 (1352), Rome du 11 au 15 décembre 1978, SOUBEYROL (J) : "Les conventions de lutte contre la pollution de la mer de 1954 à 1976, cours professé au Séminaire sur le droit de la mer, 1977; organisé par l'Institute of Public International Law, THESSALONIK, vol. VII, p. 187 et surtout p. 225 et suivantes; JUDA (LAWRENCE) "IMCO and the regulation of Ocean pollution from ships" in International and comparative Law quarterly, vol. 26, July 1977; p. 558; ALDEN LOWELL "Compensation for oil pollution damage : Further comments on the civil liability and compensation fund Convention" in IJMC, vol. 4, No 5, p. 541.

2/ La Convention de Bruxelles du 21 novembre 1969 relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est entrée en vigueur le 19 juin 1975. Le protocole qui l'a complétée, élaboré à Londres le 19 novembre 1976, n'est pas encore entré en vigueur.

27. Il est à noter que l'éventail réservé aux causes d'exonération de la responsabilité prévu par la Convention est toutefois plus large que celui prévu en droit nucléaire. Le propriétaire sur qui pèse cette responsabilité n'est pas responsable s'il prouve que le dommage de pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, de guerre civile, d'insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible (c'est-à-dire en cas de force majeure) 1/.

De même le propriétaire est exonéré de toute responsabilité s'il prouve l'existence d'un comportement dolosif d'un tiers 2/ c'est-à-dire que le dommage résulte du fait qu'un tiers a délibérément agi ou a intentionnellement omis d'agir et cela dans l'intention de causer un dommage. Il est également exempt de responsabilité si le dommage résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou d'une autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation 3/. Enfin, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité s'il prouve que le dommage par pollution le convient en totalité ou en partie du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ou bien a été négligente 4/.

Ainsi donc, il s'agit d'une responsabilité objective, canalisée sur le propriétaire du navire et limitée tant dans son montant que garantie dans le temps.

En effet, l'article 5 de la convention prévoit une limitation de la responsabilité du propriétaire sauf en cas de faute personnelle de celui-ci, évaluée à un montant total par événement de 2 000 francs Poincaré 5/ par tonneau de jauge du navire. Toutefois, ce montant ne doit excéder au total 210 millions de francs Poincaré (soit 70 millions de francs français actuels environ).

Pour profiter du système de limitation de responsabilité, le propriétaire ou ses assureurs doivent constituer un fonds de garantie égal à la limite de responsabilité 6/.

1/ Art. 3, par. 2, al. a.

2/ Art. 3, par. 2, al. b.

3/ Art. 3, par. 2, al. c.

4/ Art. 3, par. 3.

5/ Le protocole de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, élaboré à Londres, à l'issue de la Conférence chargée de réviser les dispositions relatives à l'unité de compte dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, modifie ce montant. La modification porte sur le paragraphe 1, art. 5 (5) de la Convention de 1969 qui est remplacé par le texte suivant : "Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente convention à un montant total par événement de 133 unités de compte par tonneau de jauge du navire. Toutefois, ce montant total ne peut en tout cas excéder 14 millions d'unités de compte". L'unité de compte ainsi visée par le protocole est le droit de tirage spécial tel que défini par le fonds monétaire international.

6/ Art. 5, par. 3.

28. De même, et s'inspirant par là du droit conventionnel nucléaire, la Convention de Bruxelles oblige 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 à souscrire une assurance ou autre garantie financière dans les conditions fixées par l'article 5 relatif à la limitation de responsabilité 1/.

29. D'autre part, aux termes de l'article 8 de la Convention, le droit à indemnisation est éteint s'il ne fait l'objet d'aucune action dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu.

- Est également frappée de prescription toute action qui n'aurait pas été intentée dans les six ans à compter de la date où s'est produit l'événement qui a causé le dommage;
- lorsque l'événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans à compter de la première étape.

30. Il faut mentionner le mouvement tendant à élargir le champ d'application de cette convention aux substances nocives et dangereuses autres que les hydrocarbures 2/.

31. Inspirés par la philosophie de la Convention de 1969 et soucieux d'étendre sa portée et ses effets sur des substances autres que les hydrocarbures, neuf Etats de la mer du Nord 3/, réunis à Londres, ont adopté le 17 décembre 1976 une convention relative à la responsabilité civile pour les dommages de pollution résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources du sol et du sous-sol marin 4/. En effet, une responsabilité objective 5/ de l'exploitant y est instituée pour tout dommage résultant d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de l'installation. Néanmoins, il est à remarquer que l'éventail des causes d'exonérations prévu par la Convention de 1976 6/ est moins large que celui de la Convention de 1969, se rapprochant ainsi des cas d'exonération envisagés en droit nucléaire.

1/ Il faut remarquer comme on le verra en détail en deuxième partie de cette étude, qu'une résolution a été adoptée lors de la Conférence de 1969, portant création d'un fonds de garantie. La résolution invite l'OMCI, à élaborer un projet de plan d'indemnisation qui reposerait notamment sur le principe d'une indemnisation satisfaisante sur la base de la responsabilité objective. Voir étude OCDE, Groupe sur la pollution transfrontière : "L'assurance du risque de pollution", Document de travail No 4, en date du 26 janvier 1977 (sur les problèmes relatifs à la question de la réparation, de l'indemnisation et du fonds de garantie, voir développements dans la deuxième partie de la présente étude).

2/ C'est pourquoi, le Comité juridique de l'OMCI mit à l'étude la possibilité d'élargir la portée de la Convention de 1969 (voir à ce sujet : RDMF, 1977, p. 414 et 1978 (mars)) et Annuaire juridique des Nations Unies, 1972 (ST/LEG/SER-C-10) p. 85-86, et rapport du Comité juridique sur les travaux de sa seizième session (doc- OMCI) (LEG/XVI/7).

3/ Belgique, Danemark, Allemagne fédérale, France, Islande, Pays-Bas, Norvège, Royaume-Uni et Suède.

4/ L'article 2 de la Convention stipule que : "This convention shall apply exclusively to pollution damage".

- a) Resulting from an accident which occurred beyond the coastal lowwater line at an installation under the Jurisdiction of a controlling state, and
- b) Suffered in the territory, including the internal waters and territorial sea, of a state party or in the areas in which in accordance with international Law it has sovereign rights over natural resources.

(Suite des notes page suivante)

Le mouvement visant la consécration de la responsabilité objective et sa généralisation aux différentes pollutions, a été également ressenti au niveau des travaux des différentes sessions de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer.

b) Les affirmations du principe de la responsabilité objective au niveau du droit international de la mer en gestation

32. Comme on l'a vu, assez brièvement, dans les développements qui ont précédé, la CDI est saisie depuis 1969 d'étudier les questions relatives à la responsabilité internationale de l'Etat pour fait illicite 1/. Cependant, en 1978, elle a mis à l'étude le problème de la responsabilité pour faits parfaitement licites 2/ mais dont les dommages sont préjudiciables. Elle a chargé M. ROBERT Q. QUENTIN BAXTER (Nouvelle-Zélande), de préparer un rapport à ce sujet. Il faut remarquer qu'en l'état actuel des choses, la Commission du droit international ne semble pas avoir dépassé ce stade. Néanmoins, on peut dès maintenant supposer que l'étude qui sera entreprise à propos de la responsabilité découlant d'actes internationalement licites devra nécessairement englober la responsabilité pour dommages causés par diverses activités, par exemple les activités concernant l'espace extra-atmosphérique, les applications de l'énergie nucléaire à des fins civiles et les activités résultant de la pollution des eaux de mer. Par conséquent, la CDI sera certainement amenée à examiner la question de savoir si la responsabilité encourue du chef de certaines de ces activités ne devrait pas, au moins dans certains cas, être absolue et stricte, c'est-à-dire objective.

33. Une telle démarche, en matière de responsabilité pour dommages à l'environnement s'inscrit logiquement dans la dynamique qui a été déclenchée depuis la déclaration de Stockholm sur l'environnement (1972) 3/ notamment ses principes 21 et 22 4/ visant une adaptation nécessaire et urgente du droit à la réparation du dommage écologique.

(Suite des notes de la page précédente)

Voir au sujet de cette convention de 1976 l'article de DUBAIS (BA) : "The 1976, London, Convention on Civil Liability for pollution damage from off shore operations", in JMLC, vol. 9, No 1, April 1978, p. 61-65.

5/ Art. 3, par. 1.

6/ Art. 3, par. 3, 4 et 5.

1/ Voir présente étude p. 4 et 5, par. 9.

2/ Les travaux de la CDI, dans le domaine de la codification du droit de la responsabilité internationale ou les discussions au sein de la Sixième Commission de l'Assemblée générale de l'ONU, dégagent une prise de conscience de la nécessité d'étudier la responsabilité dite pour risque, découlant de l'accomplissement de certaines activités licites qui pourraient causer des dommages bien plus importants et beaucoup plus graves que ceux provenant d'actes illicites. (Voir Documents officiels de l'Assemblée générale de l'ONU, XIX, 1969, Sixième Commission, p. 14, 21, 41, 45, 53). Voir cette étude p. 4, 9, note 2/.

3/ Voir Conférence de STOCKHOLM sur l'environnement (du 5 au 16 juin 1972) organisée par l'ONU, DUPUY (PM) : "La responsabilité des Etats pour les dommages d'origine technologique et industrielle", Pédone, Paris, 1976, p. 172 à 176; KISS (Ch. A) et SICHAULT (J.D) : "La Conférence de l'ONU sur l'environnement", AFDI, 1972, p. 101 et suivantes; et Document OCDE, C.76/54 (13 avril 1976).

4/ Le principe 21 impose une obligation juridique absolue de non pollution et un devoir de réparation et d'indemnisation (...) Tandis que le principe 22 invite les Etats à "coopérer pour développer encore le DI, en ce qui concerne la responsabilité et l'indemnisation des victimes de la pollution et d'autres dommages

(Suite de la note page suivante)

34. La troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer a fait écho de ce mouvement tendant à instituer un système de responsabilité objective en cas de pollution marine 1/.

Dans le but de faciliter l'accès des victimes publiques et privées à la réparation, de leur épargner le fardeau de l'apport de la preuve d'une négligence coupable chez le pollueur (indispensable à la mise en oeuvre de la responsabilité classique) et afin de trouver une solution au problème que pose la solvabilité du pollueur, des projets ont été présentés aux différentes sessions de la CNUDM relatifs à la consécration de la responsabilité objective pour les dommages dus à la pollution marine.

C'est ainsi que deux projets d'amendements collectifs, relatifs respectivement aux articles 236 et 264 du TNCO, ont été déposés à la troisième Commission de la Conférence (septième session, Genève, mars et mai 1978) 2/.

(Suite de la note de la page précédente)

écologiques". Par ailleurs, ces principes ont été rappelés par : résolution de l'Assemblée générale de l'ONU du 15 décembre 1972, 2996 (XXVII) et résolution 3129 (XXVIII) du 13 décembre 1973.

- Charte des droits et devoirs économiques des Etats adoptée le 12 décembre 1974 (art. 30)
- Document UNEP/GC/74, 9 février 1974.

1/ Les Nations Unies ont entouré le problème de la détermination des responsabilités d'une attention toute particulière. En effet, déjà la résolution 2749 A (XXV) du 17 décembre 1970 de l'Assemblée générale de l'ONU sur "les principes régissant le fond des mers et des océans ainsi que leur sous-sol au-delà des limites de la juridiction nationale" prend en considération les problèmes de responsabilité en ce qui concerne les activités dans la zone internationale du fond des mers (art. 14). De même, la liste des sujets dressée en 1972 par le Comité des fonds marins pour la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer comprend un point 20 consacré à la "responsabilité en cas de dommages résultant de l'utilisation du milieu marin". Par ailleurs, l'importance générale de ces questions est soulignée par la décision prise par la Conférence au début de la session de Caracas, 1974, d'inclure le point 20 au nombre des "questions devant être examinées par chacune des grandes commissions dans la mesure où elles intéressent leur mandat". De même, la question de la responsabilité du fait d'un dommage de pollution figure dans les différents textes officiels (art. 44, chap. VIII, A/CONF.62/WP/Rev.1 qui révisé l'article 41 A/CONF.62/WP/8, part. III, révisé à son tour par A/CONF.62/WP.10 et Add.1 en date du 15 juillet 1977).

Par ailleurs, un certain nombre de projets ont été présentés par des Etats au Comité des fonds marins relatifs à l'institution d'une responsabilité objective en matière de pollution marine : Documents A/AC.138/SC.III/L.27; L.28; L.32; L.40; L.33; L.41; L.43; L.46.

2/ Respectivement MP/18 et SR/I du 2 mai 1978 présentés initialement par le Maroc aux quatrième et cinquième sessions de la Conférence. Ces projets déposés par la délégation marocaine ont reçu une audience assez importante au sein de la Conférence et ont été effectivement retenus par la réunion des experts de la ligue arabe sur le droit de la mer (Tunis 1976), voir les textes desdits projets en annexe.

L'objectif de ces deux projets est l'institution

- d'une part d'une responsabilité objective, automatique, garantissant ipso facto l'indemnisation ou la réparation de tout dommage causé au milieu marin, à des biens ou à des personnes s'y trouvant;
- d'autre part, d'un fonds international de garantie qui suppléerait d'un côté à l'inefficacité des recours juridictionnels classiques et à l'aire d'application étriquée de la législation internationale actuelle réglementant la réparation des dommages dus à la pollution marine 1/ et d'un autre côté, la souscription limitée par les assurances classiques des sinistres dépassant un certain seuil.

L'on s'attend à ce que ces propositions, fruit de longues négociations, présentant des formules de compromis raisonnables, fassent l'objet d'une attention particulière lors de la prochaine session (mars 1979) d'autant qu'elles bénéficient déjà d'un assez large appui parmi les délégués, laissant ainsi entrevoir des perspectives en vue d'aboutir à un consensus sur ce point 2/.

35. La philosophie générale qui doit guider les Etats dans ce domaine est l'obligation de s'empêcher de créer une pollution massive en mer et qui a pour corollaire l'obligation de réparer le dommage causé. C'est en principe cet esprit qui doit prévaloir lors des discussions qui auront lieu à tous les niveaux sur le problème de la responsabilité découlant de dommages à l'environnement. C'est là un principe qu'il faut indubitablement ériger en norme impérative reconnue par tous dans l'intérêt de l'humanité tout entière (c'est-à-dire une règle de jus cogens). L'institution et la généralisation de la notion de responsabilité objective s'impose dès lors comme une nécessité si l'on veut préserver ce patrimoine commun de l'humanité qu'est la mer. Cela est d'autant plus urgent pour une Méditerranée semi-fermée et semi-morte. En effet, à un cadre spécial (la Méditerranée), il faut prévoir un système juridique de responsabilité spéciale (responsabilité objective). De même, il faut envisager la possibilité de créer des instances arbitrales qui seraient toujours, comme la pratique le prouve, rapides et expéditives. Néanmoins, toute initiative dans ce sens ne sera réellement opérationnelle que si elle est accompagnée d'un mécanisme de réparation approprié à cette écorégion qu'est la Méditerranée, c'est-à-dire la création d'un fonds de garantie typiquement régional et répondant aux exigences d'une solidarité catégorielle réelle 3/.

1/ Voir la deuxième partie de la présente étude sur les problèmes posés par les réparations de dommages.

2/ Voir les rapports des commissions et des groupes de négociation sur les négociations qui ont eu lieu à la septième session de Genève, 19 mai 1978, p. 95. Voir également, à propos de la responsabilité des Etats et celle des particuliers, TREVES TULLIO, "les tendances récentes du droit conventionnel de la responsabilité et le nouveau droit de la mer" dans IFDI, 1975, p. 767, et "Responsabilité des Etats et responsabilité des particuliers dans le nouveau droit de la mer", dans Revue iranienne des relations internationales, No 5-6, hiver 1975-1976, p. 261.

3/ Les experts sont unanimes sur la vulnérabilité particulière de la mer-nostrum en cas de pollution : le naufrage d'un supertanker comme celui de l'Amoco-cadiz en Méditerranée rendrait cette mer impropre à la vie humaine et animale pendant plus d'un siècle, or il y a une grande circulation de pétroliers, trafic facilité d'ailleurs par la réouverture du canal de Suez.

PARTIE II - L'INSTITUTION D'UN SYSTEME SPECIAL DE REPARATION
DES DOMMAGES EN MEDITERRANEE : LE FONDS INTERETATIQUE
DE GARANTIE

L'apparition puis la prolifération des dommages dus à la pollution du milieu marin ont entraîné l'émergence d'un courant doctrinal prodigieux et d'un faisceau de conventions régionales, internationales, les uns et les autres visant pour objectif dans un premier temps à mettre l'accent sur la prévention de la pollution et à l'établissement de normes de conduite internationales parallèlement au progrès de la technologie.

Cette prise de conscience du problème dans cette perspective a été renforcée par l'énormité des dégâts de toutes sortes dont se trouvent atteints le milieu marin et les personnes qui s'y trouvent ou qui l'avoisinent. C'est ainsi que le déversement de produits chimiques a suscité la mort de ressources biologiques et annihilé les possibilités de reproduction de la faune marine, de même que les naufrages de pétroliers consécutifs au développement intense de la navigation ont laissé échapper des quantités extraordinaires d'hydrocarbures qui ont non seulement anéanti ces mêmes ressources en poisson mais aussi ont eu pour conséquence une déperdition économique quasi inévaluable pour les populations côtières qui vivent de la mer ou du tourisme.

Enfin, les risques nouveaux créés par l'exploitation des ressources minérales de la mer dont la nécessité économique n'est pas en cause mais dont les conséquences peuvent être dommageables pour le milieu marin 1/.

La sécurité économique de l'état côtier s'en trouve nettement mise en danger. C'est pourquoi on a assisté depuis la catastrophe du Torrey Canyon en 1967 à une véritable mutation dans le sens d'un dépassement des mesures préventives de protection du milieu marin visant avant tout la réparation des dommages nés de la détérioration inquiétante de ce milieu.

Un changement identique est apparu au niveau des principes juridiques de base servant à la réparation. Le respect du concept de l'équité et de la justice sociale a prévalu sur les procédures traditionnelles et lentes de réparation du dommage né de la pollution fondées sur le principe de la responsabilité pour faute. C'est ainsi que pour permettre une réparation équitable et rationnelle des victimes, les législateurs ont été parfois acculés à substituer au principe traditionnel celui de la responsabilité objective. Dans cette optique, la doctrine a été unanime à penser que le droit de réparation des dommages devrait être démarqué des règles du droit international général, ordinairement restrictif en matière de réparation 2/.

Le processus engagé au niveau du droit interne a gagné graduellement le droit conventionnel international. Face à la diversité des sources de pollution, il est apparu au grand jour au sein de la communauté internationale que le dommage prend le pas sur la question rituelle et complexe de la détermination de la faute. L'importance du préjudice a commencé à créer un droit à la réparation. Ce droit ne peut connaître une force de vie concrète que s'il y a des fonds financiers dont l'utilisation est aisée. En d'autres termes, il ne suffit pas de décréter un droit à réparation, encore faut-il concevoir et mettre en place des systèmes de réparation opérationnels, réalisant ainsi une préoccupation essentielle : l'équité.

1/ Voir "La réparation du dommage en cas de pollution résultant de l'exploitation et de l'exploitation des hydrocarbures en mer" par BERNARD DUBAIS in LE PETROLIE ET LA MER collection travaux et recherche de l'Institut du droit de paix et de développement de l'Université de Nice.

Or, il arrive que le fauteur de pollution soit insolvable, ou bien que dans les cas rares, où il est assuré, le montant du dommage causé est supérieur aux indemnités qui pourraient être versées par l'assurance, etc., ce qui milite bel et bien pour la mise en oeuvre de mécanismes de financement collectifs pour réparation des dommages.

En effet, "le dommage de pollution présente un caractère collectif : le risque de pollution étant un risque répandu, l'environnement un bien public, les pollueurs se trouvant souvent co-responsables des dommages, c'est-à-dire interdépendants, les victimes étant fréquemment nombreuses, tout plaide en faveur de mécanismes collectifs aussi bien au niveau de l'organisation que du financement" 1/.

De même, le déversement de produits nocifs effectué en haute mer, échappant à toute emprise étatique, ne doit donner lieu en principe à aucune réparation. C'est là une lacune sérieuse, car ce produit franchit souvent les espaces marins sous juridiction nationale de l'Etat côtier. Quid pour la réparation de victimes dans cette mer internationale par essence ?

En effet, la création d'une sorte de mutuelle mettant à contribution financière l'ensemble des catégories de pollueurs garantirait le paiement des indemnités grâce à cette mutualité du risque. Elle a pour énorme avantage de sauvegarder les intérêts des victimes en cas d'insolvabilité, de non-identification du pollueur comme c'est le cas de la pollution tellurique.

Un désastre comparable à celui de l'AMOCO-CADIZ qui surviendrait en mer Méditerranée aurait des répercussions encore plus tragiques. Le besoin d'un mécanisme collectif d'indemnisation des victimes s'impose tant il est vrai que le système existant actuellement 2/ est insuffisant du point de vue notamment des seuils d'indemnisation pris en charge mais aussi du fait qu'il ne couvre que la pollution par les hydrocarbures.

L'objet de la seconde partie de cette étude consiste à analyser d'une part la spécificité du cas méditerranéen par rapport aux arrangements existants et d'autre part à tenter d'énoncer les différentes formules possibles du fonds de garantie pour la mer Méditerranée ainsi que d'analyser quelles pourraient être les principales composantes des différents systèmes proposés de réparation des dommages de pollution et quel pourrait être le mécanisme novateur de fonctionnement de ce FONDS.

Au préalable, un éclairage succinct sur les différents systèmes existant à l'échelle nationale et internationale nous a semblé très utile, car cette démarche prospective et analytique nous a permis de tirer un ensemble d'enseignements pour la conception de formules possibles de FONDS d'indemnisation propres à répondre à la spécificité des sources diverses de pollution en Méditerranée d'autant que l'assurance internationale pour risque de pollution n'offre pas un terrain favorable à la réparation d'un tel risque.

A. ETAT ACTUEL DU SYSTEME DE REPARATION DES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION MARINE

L'élan de protection devant "le risque pollution" a emporté les peuples des différentes nations (mesures nationales pour la réparation des dommages nés de la pollution marine) puis a gagné les sociétés internationales privées

1/ Document ENV/ECO/77/8, p. 23 - OCDE cumulé de l'environnement groupe des experts économiques. La réparation des dommages dus à la pollution.

2/ Il s'agit du FONDS international d'indemnisation des dommages dus par les hydrocarbures de 1971.

(initiatives privées internationales), ensuite les gouvernements réunis au sein des instances internationales spécialisées dans leur effort visant un développement progressif du droit international de la réparation des dommages (notamment la Convention de Bruxelles de 1969 et la Convention de 1971). S'agissant du bassin méditerranéen, le processus de réflexion et de conception est engagé et il est souhaitable qu'au cours de la prochaine réunion les Etats parties à la Convention de Barcelone en février 1978 le comité d'experts pourra être constitué pour entreprendre une étude exhaustive de ces deux questions vitales pour l'avenir de cette zone spéciale.

1. Expériences nationales

La nécessité de mettre sur pied des mécanismes opérationnels de réparation des dommages dus à la pollution a amené certains Etats à prévoir dans leur législation nationale la constitution de FONDS d'indemnisation. Le champ d'application de tels mécanismes étant très vaste 1/ car il s'étend à des domaines particuliers (bruit des avions, dommages nucléaires, dommages dus à la pollution atmosphérique, etc.), nous nous bornerons à évoquer quelques exemples saillants qui intéressent tout particulièrement la compensation de dommages dus à la pollution marine.

L'idée maîtresse qui a inspiré les législateurs dans ces pays par la création de FONDS d'indemnisation est l'institution d'un droit de réparation quasi automatique, par le biais de ces FONDS dont les ressources financières proviennent de redevances prélevées sur des pollueurs potentiels.

Le FONDS après indemnisation des victimes engage une action récursoire contre le pollueur responsable.

L'avantage d'un tel système de responsabilité collective assumée par ces auteurs virtuels de dommages de pollution est de mettre un terme à une sorte de confrontation entre la partie ayant subi le préjudice souvent économique avec la partie juridiquement responsable qui ne peut être en fin de compte qu'une communauté professionnelle (par exemple transporteurs de pétrole, exploitants des ressources minérales de la mer dans le cas de l'exploration et de l'exploitation off shore, etc.).

La littérature relative aux problèmes qui nous intéressent, que nous avons pu consulter, relate de façon systématique les exemples exposés ci-après, car ils constituent des précédents fort intéressants dans ce domaine.

a) FONDS canadien d'indemnisation de la pollution marine 2/. Le FONDS est prévu par la loi canadienne sur la navigation qui comprend un chapitre spécial consacré à la pollution de l'eau principalement par les hydrocarbures. Ce chapitre dans son paragraphe 734 consacre le principe de la responsabilité objective du fait de la pollution.

Le fonds intervient pour la réparation des dommages dus aux déversements d'hydrocarbures lorsque le pollueur ne peut être identifié. Le FONDS est financé par une taxe de 15 cents par tonne de pétrole transporté.

1/ Ex. : FONDS hollandais pour la pollution de l'air.

Loi japonaise pour l'indemnisation des dommages corporels du fait de la pollution.

Système français d'indemnisation pour le bruit du trafic aérien = solution aux conflits d'intérêts entre un aéroport et des riverains.

2/ Canadian maritime pollution claims fund (Canadian shipping act), voir V. Thiem "FONDS d'indemnisation des dommages causés à l'environnement" (OCDE - groupe sur la pollution transfrontière - Document de travail No 6 - 25 octobre 1977)

b) Le FONDS de protection des côtes de l'Etat du MAINE aux USA^{1/}. Ce FONDS a un double objectif :

- indemnisation des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures en faisant abstraction de l'identité du pollueur. La seule condition à satisfaire est la preuve matérielle du préjudice subi à la suite de déversements d'hydrocarbures ;

- projets de recherche et de prévention par l'acquisition d'équipements efficaces de lutte contre la pollution.

Le FONDS est alimenté par une taxe (0,5 cent par baril) sur le pétrole transporté. Un fonds de roulement permanent de 4 millions de dollars a été constitué grâce à ces redevances.

c) Les pays scandinaves. La Finlande a créé un FONDS de protection contre les hydrocarbures pour remédier au problème de la détermination du lien de causalité entre le dommage et le pollueur.

En Norvège, il existe un FONDS d'indemnisation des bateaux et engins de pêche (filets) endommagés par des matériaux et déchets rejetés en mer. L'Etat exerce une action récursoire contre les responsables.

Depuis la catastrophe du Torrey Canyon, les compagnies pétrolières ont été nettement sensibilisées par les conséquences prévisibles de l'utilisation intense de la mer par leurs pétroliers géants. C'est la raison pour laquelle elles ont pris de louables initiatives.

2. Les initiatives privées internationales

a) Les systèmes de financement constitués par l'industrie pétrolière. Les compagnies pétrolières conscientes de leur responsabilité à l'égard du milieu marin et des intérêts économiques en cause, ont été les promoteurs de deux systèmes complémentaires de financement.

- Le plan TOVALOP^{2/} constitué par les propriétaires de navires pétroliers qui ont créé un FONDS d'indemnisation en "cas de marée noire" et alimenté comme suit : 100 dollars par tonne de jauge avec un maximum de 10 millions de dollars. Le plan TOVALOP couvre plus de 99 % du tonnage brut de navires-citernes du monde libre.

- Le plan TOVALOP, si l'on se réfère à son texte de création, se préoccupe principalement de l'indemnisation des dépenses encourues pour le nettoyage du littoral suite à un sinistre ou à une pollution accidentelles et non des dommages subis par les particuliers ^{3/}. En fait, les responsables de cet organisme nous ont expliqué que TOVALOP dans la pratique n'indemnise que très rarement, mais joue le rôle de conseiller aux Etats qui le sollicitent en cas de catastrophe ou

^{1/} Au niveau fédéral, le Congrès américain a été saisi en 1975 d'une proposition de loi émanant du Président des Etats-Unis intitulée : "Comprehensive oil pollution liability and compensation" en vertu de laquelle est prévu un FONDS de 200 millions de dollars alimenté par une taxe sur les hydrocarbures.

^{2/} "TANKERS OWNERS VOLUNTARY AGREEMENT REGARDING POLLUTION" (7.1.69).

^{3/} Le plafond d'indemnisation a été porté à 16,8 millions de dollars.

autre événement. A cet effet, en collaboration avec les requérants, il organise une lutte active contre la pollution par la mobilisation de ses experts et de grands moyens (dispersants, navires spécialement équipés, hélicoptères) souvent pris en charge par les Etats demandeurs.

- Le plan CRISTAL^{1/} constitué par les grandes compagnies pétrolières mondialement connues (Les Majors) et dont les armements sont importants. Il s'agit d'un FONDS alimenté par des contributions de ces sociétés géantes, et qui permet une indemnisation directe des victimes de la pollution avec un plafond de 30 millions de dollars.

L'articulation qui existe entre le plan Cristal par rapport au plan Tovalop du point de vue de la réparation des dommages est identique à celle qui existe entre la Convention de 1969 et la Convention de 1971.

Le plan Cristal est né quasi simultanément avec le FONDS de 71 qui prévoit le même plafond d'indemnisation pour la même source de pollution.

Est-ce à dire que ces mécanismes d'indemnisation font double emploi ? C'est ce qui sera examiné plus loin.

b) Les accidents provoqués par l'exploitation du pétrole en mer OPOL^{2/}

L'industrie pétrolière a pris une initiative qui vise pour objectif de parer aux conséquences dommageables de l'exploitation du pétrole off shore.

En effet, les compagnies pétrolières ont constitué ce groupement OPOL à Londres regroupant les opérateurs d'installations off shore présentant des garanties financières. Le montant d'indemnisation maximum pouvant être versé ne dépasse pas 25 millions de dollars.

c) OIL INSURANCE LIMITED^{3/}

C'est une mutuelle d'assurance fondée par les sociétés internationales, américaines notamment, qui vise la réparation des dommages ayant leur origine dans des opérations autres que le transport maritime (dommages aux biens de toute nature), dommages causés aux tiers par suite de pollution marine (sauf par les navires).

Le montant de la garantie est de 75 millions de dollars par sinistre et par an, ce qui dépasse les possibilités du marché d'assurance traditionnel.

d) Les clubs "PROTECTION and INDEMNITY"

Ces clubs ne sont autres que des assurances mutualistes constituées entre les propriétaires de navires appartenant à des Etats, à des particuliers et à des sociétés. Elles couvrent des types particuliers de dommages subis par l'équipage, les passagers à bord, les victimes de collision en mer, les dockers, les dépenses médicales, etc. Le seuil de prise en charge des dommages est de 50 millions de dollars.

^{1/} CONTRAT REGARDING AND INTERIM SUPPLEMENT TO TANKER LIABILITY FOR OIL POLLUTION (1.4.71). Voir l'article d'ALDEN LOWELL DOND intitulé : "Compensation for oil pollution damage : Further comment on the civil liability and compensation Fund conventions" in I.J. MAR. L. and Commerce - Vol. 4, No 4, p. 541-542.

^{2/} "Off Shore Pollution Liability" (1.4.74).

^{3/} Voir Roy D. Jadson, Président de Oil Insurance Limited in "Oil Energy Crisis Role"

Il convient de noter que ces clubs P and I sont intervenus dans l'affaire du Torrey Canyon 1/.

3. Assurance internationale pour risque de pollution^{2/}

Le marché international de l'assurance est réfractaire à la prise en charge du risque de pollution réputé redoutable à la suite des sinistres spectaculaires dont les conséquences financières très élevées ne font que renforcer la prudence, voire la réticence, des assureurs à le couvrir. Leur appréhension face à ce risque tient notamment à :

- La tendance nationale et internationale vers l'accréditation du principe de la responsabilité objective.
- La variété et l'ampleur des dommages susceptibles d'être ainsi imputés au fauteur de pollution.

Ils n'acceptent de couvrir ce risque que s'il répond aux critères suivants :

- . respect des normes de pollution par l'assuré
- . soudaineté de la cause du dommage
- . fortuité du fait générateur de pollution.

Ces conditions éminemment restrictives expliquent que l'assurance ne couvre pas les dommages nés de la pollution, mais uniquement ceux imputables à l'assuré dont la responsabilité est démontrée (application de la responsabilité civile). Or, force est de constater que les règles de la responsabilité civile sont inadéquates pour la réparation des préjudices collectifs, comme le sont souvent ceux nés de la pollution.

Par ailleurs, l'industrie n'est presque pas assurée contre le risque pollution. Celui-ci étant exclu des polices générales "responsabilité civile Accidents", il faut qu'il soit expressément énoncé dans ces polices pour qu'il soit pris en charge.

Dans ce contexte, l'institution d'une assurance obligatoire pour les industries polluantes ^{3/} revêt un caractère impératif compte tenu des dangers potentiels encourus par les victimes d'un dommage de pollution.

Mais le problème reste posé en cas d'apparition de sinistre non assuré. Seul un FONDS de garantie peut prendre en charge les sinistres non couverts par l'assurance et, de façon générale, suppléer les insuffisances des mécanismes actuels de réparation des dommages.

^{1/} Voir documents officiels de la Conférence juridique internationale de 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer. Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime - Londres 1975.

^{2/} OCDE, document No 4 ("L'assurance du risque pollution", par Jean Bigot, professeur à l'Université de Paris - Sorbonne).

^{3/} Exemple - Pétrochimie, industrie de fabrication de pâtes à papier ou d'engrais chimiques, etc.

4. FONDS international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 1/ (Convention de 1971)

L'établissement du FONDS vise la mise en oeuvre d'une garantie collective assumée par le monde des exploitants de l'industrie pétrolière se substituant ainsi aux exploitants individuels.

A Bruxelles, en 1969, les signataires de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont adopté une résolution portant création d'un FONDS international d'indemnisation pour dommages causés par les hydrocarbures. Il en est résulté la convocation de la Conférence de 1971 portant institution de ce FONDS dont le nombre d'instruments de ratification requis pour sa mise en vigueur n'a pu être obtenu que très récemment 2/.

Aussi serions-nous amenés à examiner les points suivants :

- Complémentarité des Conventions de 1969 et 1971.
- Nature des deux FONDS prévus par les deux conventions.
- Devenir du FONDS de 1971 : substitution aux initiatives privées prises jusqu'à présent par les compagnies pétrolières mondiales ?

Complémentarité des deux Conventions de 1969 et 1971

Un lien étroit^{3/} existe entre ces deux conventions, car elles visent dans une optique de complémentarité de solutionner l'ensemble des problèmes dus par les hydrocarbures.

Ce lien se manifeste à deux niveaux :

- Seules les parties à la Convention de 1969 peuvent adhérer au Traité de 1971 instituant le FONDS d'indemnisation.
- L'intervention du FONDS de 1971 du point de vue limite de responsabilité et réparation des dommages se situe à un second degré. En effet, le schéma global de réparation s'articule de la façon suivante :

Nature des deux mécanismes d'indemnisation établis par les Conventions de 1969 et 1971

Les deux FONDS - distinctions

- La Convention de 1969 sur la responsabilité civile oblige tous les navires des Etats parties transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac à

1/ Cette convention ainsi que celle de Bruxelles ont été ouvertes à la signature des Etats sous les auspices de l'IMCO.

2/ L'Algérie, la France, la Syrie, la Libye, la Tunisie, la Yougoslavie ont récemment ratifié les deux Conventions de 1969 et de 1971, réunissant ainsi le nombre requis pour la mise en vigueur effective du FONDS d'indemnisation de 1971 intervenue le 16 octobre 1978.

3/ A.W. Hunter a utilisé l'expression de "conventions soeurs" pour souligner cette interaction qui existe entre les deux traités - voir son article, op. cit., p. 119.

contracter une assurance pollution dont le montant est calculé en fonction de la taille du navire (2 000 francs Poincaré par tonneau de jauge - soit 134 dollars) et limité à un plafond total de 210 000 francs Poincaré, environ 14 millions de dollars 1/.

Chaque navire doit être muni d'un certificat délivré par l'Etat d'immatriculation attestant l'existence de cette garantie, sans laquelle il ne peut opérer en mer.

Il s'agit par conséquent d'un FONDS qui se base sur un principe prévu par la Convention de 1969 et qui offre deux avantages substantiels :

- au propriétaire du navire qui se trouve dégagé de toute responsabilité à l'égard des victimes de la pollution 2/;

- à la victime qui se voit dispensée de poursuivre parfois indéfiniment le responsable pour obtenir une réparation.

- La Convention de Bruxelles de 1971 institue un FONDS international d'indemnisation qui prend le relais du FONDS institué par la Convention de 1969, dans le sens d'une prise en charge d'un complément de garantie supporté par les propriétaires des hydrocarbures transportés.

Les objectifs de ce FONDS international sont énoncés dans l'article 2 de la Convention :

- indemnisation des victimes n'ayant pu obtenir la réparation sur la base de la Convention de 1969 selon des hypothèses déterminées 3/;

- exonération du propriétaire du navire pour son obligation financière additionnelle qui lui est imposée en vertu de la Convention de 1969 (14 millions de dollars au lieu de 7 millions de dollars) (Convention de 1957). Cette exonération est subordonnée à un certain nombre de conditions.

Le montant maximum des indemnités financées par le FONDS est fixé à 30 millions de dollars par accident. Ce plafond peut être révisé par l'Assemblée générale du FONDS.

Les contributions financières au FONDS 4/ sont de deux types :

- contributions initiales servant à la constitution du capital de base;

- contributions annuelles pouvant être exigées pour faire face aux versements à effectuer par le FONDS face à des sinistres.

Chaque Etat établit une liste des personnes recevant des quantités suffisantes (excédant 150 000 tonnes) d'hydrocarbures les rendant ainsi assujetties au versement de contributions au FONDS.

1/ Ce plafond de 14 millions de dollars dépasse celui assumé par les propriétaires des navires dans le cadre de la Convention internationale relative à la limitation de la responsabilité civile des propriétaires des navires de Bruxelles de 1957 et qui avait été fixé à 7 millions de dollars.

2/ Articles 3 et 4 de la Convention de Bruxelles.

3/ La Convention de 1969 ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages - le responsable est financièrement défaillant - les dommages excèdent les montants prévus par la convention.

4/ Articles 10 et 11 de la Convention de 1971.

Le devenir du FONDS international de 1971

Depuis sa création, le FONDS a été plutôt une institution moribonde, car le nombre d'instruments de ratification requis pour sa mise en vigueur n'était pas réuni. Pendant ce temps, les plans TOVALOP et surtout CRISTAL suppléaient la carence notoire du mécanisme international établi sous les auspices de l'OMCI. Or, depuis le 10 octobre 1978, juridiquement le FONDS est entré en vigueur; mais pratiquement il se trouve dans une phase transitoire de "réanimation" pour espérer devenir dans les années futures authentiquement opérationnel. A cet effet, une première session ordinaire de l'Assemblée du FONDS s'est tenue au siège de l'OMCI à Londres du 13 au 17 novembre 1978 avec un ordre du jour consistant. Les conclusions de cette rencontre sont intéressantes à plus d'un égard pour les raisons suivantes :

- D'une part, le maintien du plan CRISTAL à côté du FONDS d'indemnisation pourrait être mis en cause car il y aurait un double emploi, un chevauchement du point de vue des objectifs et composantes de l'un et de l'autre des deux mécanismes : les contribuables sont les mêmes (les compagnies pétrolières, les transporteurs d'hydrocarbures) et le montant maximum d'indemnisation est le même (30 millions de dollars).

Sur ce point nous ne pouvons être que prudent, voire circonspect, pour la disparition du plan CRISTAL, jusqu'à ce que le fonctionnement du FONDS révèle ses vertus réelles du point de vue de l'indemnisation des victimes de pollution par les hydrocarbures.

En effet, dans la mesure où les Etats ayant ratifié les Conventions de 1969 et de 1971 sont seulement les Etats de l'Europe occidentale, le Japon et très peu d'Etats de la mer Méditerranée, on peut même douter de l'existence d'un double emploi, du moins tant que la Convention de 1971 n'a pas encore atteint le stade de l'universalité du point de vue de son champ d'application. Ceci s'explique par le fait que les cargaisons pétrolières qui transitent par les espaces marins adjacents aux côtes d'Etats non parties à la Convention de 1971 ne peuvent en cas de sinistre bénéficier du mécanisme de réparation établi par cette convention. Elles le peuvent, par contre, par le truchement du plan CRISTAL. Ce plan présente aussi l'avantage d'éviter des procès juridictionnels de réparation des dommages, du moins pour les cas de pollutions mineures du milieu marin.

- D'autre part, à la suite de l'événement de l'AMOCO-CADIZ, le Gouvernement français a proposé au Conseil de l'OMCI d'envisager la possibilité d'augmenter le montant fixé au paragraphe 6 de l'article 4. Par ailleurs, il convient de souligner qu'en vertu du paragraphe 4 de ce même article l'assemblée est habilitée à augmenter le montant total des indemnités que doit verser le FONDS pour un événement déterminé à 900 millions de francs.

C'est là une décision cruciale car le montant actuel de 35 millions de dollars est très insuffisant; les sinistres provenant de la pollution sont très souvent d'une dimension financière très élevée dépassant dans des proportions considérables ce plafond. C'est précisément là un de nos axes de réflexion et une de nos préoccupations essentielles s'agissant de la mer Méditerranée.

B. NECESSITE D'UN FONDS INTERETATIQUE POUR LA MER MEDITERRANEE

La Mer Méditerranée, comme nous avons tenté de le souligner dans les développements antérieurs, est une mer malade, reconnue zone spéciale. L'établissement d'un FONDS couvrant toutes les sources de pollution trouve une singulière justification.

1. Un cadre géographique spécial et un contexte économique international en pleine mutation

En plus du fait que cette mer est semi-fermée avec tous les dangers inhérents à une telle situation, elle présente à sa partie septentrionale le Détroit de Gibraltar. Or le Détroit est un espace marin particulièrement vulnérable à la pollution du fait de sa configuration géographique et du trafic maritime très intense qui s'y déploie.

En effet, le nombre croissant et diversifié^{1/} des navires (Tankers, navires à propulsions nucléaires, sous-marins etc...) qui longent de près ou de loin les côtes méditerranéennes à l'entrée ou à la sortie de cette mer semi-fermée entraîne un danger permanent de pollution dans un espace marin qui va en se resserrant jusqu'au détroit de Gibraltar. La réouverture du Canal de Suez ne pouvant par ailleurs qu'ajouter à l'encombrement de cette autre issue de la Méditerranée et créer, à la suite de l'évolution de la technologie, des dangers surmultipliés pour les pays riverains.

2. L'adoption d'accords internationaux relatifs à l'indemnisation des victimes de la pollution puise ses origines dans le principe 22 de la déclaration de Stockholm 2/. En vertu de cette disposition importante, les Etats doivent en effet coopérer pour développer le droit international quant à l'indemnisation des victimes de la pollution. Un tel principe ne ferme pas la porte à l'imagination des peuples dans ce domaine et ne saurait être en tout cas interprété comme s'opposant à une initiative tendant à l'amélioration et l'élargissement du système de réparation des dommages répondant ainsi aux contraintes et réalités régionales.

D'après l'esprit même du Fonds de 1971, il est de l'intérêt vital des Etats riverains de région du Globe particulièrement sensibles à la pollution de promouvoir un cadre conventionnel régional approprié. De même le texte composite de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer fait référence à cette possibilité 3/.

Ce sont là des sources juridiques importantes car d'aucuns pourraient être tentés d'affirmer que le système international existant devrait se substituer aux initiatives régionales. Une telle assertion serait d'autant plus erronée que ce même système d'indemnisation institué par la Convention de 1971 est unidimensionnel.

1/ Voir la CNUCED : "Etude sur les transports maritimes", 1975, environ 500 passages par jour TD/B/C.4/149.

2/ Adoptée en 1972 lors de la Conférence des Nations Unies sur l'environnement humain.

3/ Voir T.N.C.O., Article 236, par. 3.

3. Pour un FONDS pluridisciplinaire intéressant toutes les sources de pollution marine

Comme il a été exposé plus haut, le système actuel de réparation des dommages dus à la pollution est disparate, insuffisant et de surcroît ne couvre qu'un domaine très restreint.

L'indemnisation par le FONDS international de 1971 présente les insuffisances suivantes :

- Ne concerne que les dommages les plus connus, ceux qui sont causés par le transport des hydrocarbures, or il existe des dommages encore plus inquiétants (transport de substances radio-actives, immersion des déchets atomiques). De même une pollution accidentelle provenant des soutes d'un navire ne peut être indemnisable si ce navire n'est pas, lors de l'accident en train de transporter des hydrocarbures. Une telle hypothèse a une résonance particulière s'agissant de l'examen de la question de la preuve.

- La preuve demeure malgré tout, à la charge du requérant en cas de dommage. En effet, l'article 4 2) b) de la Convention de 1971 portant création du FONDS exige que le requérant doit prouver que le dommage résulte d'un accident mettant en cause un ou plusieurs navires. C'est là une disposition draconienne et onéreuse car la charge de la preuve est endossée par le requérant bien qu'il soit peut-être inéquitable de renverser le problème de la responsabilité et d'exiger du navire incriminé de réfuter les accusations portées contre lui. Mais il est tout aussi injuste d'exiger d'une tierce partie ayant été innocemment victime d'une pollution de prouver la source de pollution en l'occurrence le ou les navires transportant des hydrocarbures.

On pourrait être tenté de penser que ces exigences contenues dans l'article 4 2) b) ont pour but de protéger les propriétaires des navires d'un côté et le FONDS de l'autre dans sa fonction d'indemnisation. Cependant une telle interprétation serait fallacieuse quand on examine les contours pratiques de cette question. En effet comment discerner entre le pétrole venant du navire ou à partir des sociétés de pétrole installées sur le territoire d'un Etat (tout le problème posé par la pollution tellurique).

En cas de dommages résultant d'infractions telles les rejets volontaires de déchets en Mer Méditerranée en violation du protocole de Barcelone relatifs aux immersions, les victimes de ces immersions risquent d'être ignorées. En effet les procédures traditionnelles de responsabilité sont inopérantes dans ces cas. De même le FONDS de 1971 n'indemnise pas cette source de pollution.

Par ailleurs la Convention de 1971 établissant le FONDS prévoit un certain nombre d'exonérations d'indemnisation vis-à-vis de la victime de pollution 1/, et envers le propriétaire des navires 2/. Ce sont là des cas parfois de négligence, de pollution délibérée de pollueurs non identifiés qui peuvent créer un vide total quant à la réparation des dommages causés. Or s'agissant de la Mer Méditerranée de telles échappatoires ne sont pas compatibles avec l'esprit de solidarité régionale qui a animé les Etats signataires des instruments juridiques issus de la Conférence de Barcelone de 1976.

1/ Article 4.2 a) b) et 3.

2/ Article 5.3 a) b).

- Le plafond d'indemnisation est nettement insuffisant, qui rend notamment ce FONDS une organisation anachronique dans ses différentes procédures de fonctionnement et d'indemnisation.

Depuis les dix dernières années, les pétroliers sont de dimension encore plus géante, le prix du pétrole a accusé une augmentation vertigineuse et le dollar a connu une dépréciation notoire. Ces données convergent pour la remise en cause de tout le système du FONDS.

- Les Etats riverains de la Mer Méditerranée ne sont pas tous signataires des conventions de 1969 et de 1971 et souffrent de leur localisation géographique les situant sur les routes de transport du pétrole et les exposant à des sources hétéroclytes de pollution.

Aussi la promotion d'un système de compensation des dommages couvrant les conséquences néfastes de cet aéroport d'usages diversifiés et nocifs de la Mer Méditerranée s'impose.

4. Les différentes formules possibles

A ce stade de la réflexion, on ne peut que dresser une ébauche de formules susceptibles de remédier au système actuel de réparation des dommages qui est aussi insuffisant qu'inadéquat par rapport au diagnostic inquiétant du bassin méditerranéen.

a) Une Conférence préparatoire

Il convient de rappeler une réalité plausible : 18 Etats ne peuvent prétendre contrôler le passage en Mer Méditerranée. Certes en leur qualité de riverain, ils peuvent être pollueurs car ils utilisent cette mer à des fins diverses (navigation de leurs navires, immersion, exploration et exploitation de leur plateau continental, rejets provenant de leur territoire), mais ils ne sont évidemment pas les seuls à le faire. En essayant de sérier les problèmes, on se retrouve contraint d'élargir le champ d'investigation et d'instaurer une concertation indispensable avec ces autres utilisateurs, en tout cas ceux les plus connus.

Ainsi s'agissant du problème des dommages dus au transport des hydrocarbures, il pourrait s'avérer utile de convoquer une conférence internationale au sein de laquelle siègeraient :

- Les Etats riverains de la Mer Méditerranée.
- Les Etats producteurs de pétrole
- Les opérateurs en Mer Méditerranée incarnés essentiellement par les sociétés multinationales 1/

1/ On ne peut ignorer tout le problème complexe des navires de complaisance. C'est là un aspect du problème qui pourrait être examiné par le Comité d'experts des Etats riverains de la Méditerranée.

La sécurité économique des Etats riverains dépend inéluctablement d'une contribution financière de ces autres utilisateurs. Un dialogue entre ces différents opérateurs du bassin méditerranéen aurait l'énorme avantage de susciter une plus grande prise de conscience, une sensibilisation concrète par rapport au problème des hydrocarbures.

A partir de cet échange fructueux des points de vue, on pourrait aboutir peut-être à une révision du système actuel d'indemnisation de cette source de pollution, corriger ses imperfections en l'adaptant au contexte particulier de la Mer Méditerranée. L'amélioration du système existant pourrait militer en faveur de son universalité, et de l'adhésion éventuelle de l'ensemble des Etats riverains de cette Mer.

La même démarche pourrait être préconisée s'agissant des dommages découlant de la pollution d'origine tellurique et autres sources de pollution. Comme on le sait cette source de pollution provenant de fleuves implique l'intervention d'autres Etats non riverains de la Méditerranée. Une solidarité financière pourrait être établie au terme d'une confrontation des thèses sur ce problème.

Une réglementation du problème à l'échelle régionale par le biais d'une conférence internationale peut susciter la mise en mouvement d'un processus dont l'aboutissement serait une convention internationale au sens propre du terme.

- Un système dualiste

La question se pose de savoir si au niveau de la Mer Méditerranée il serait judicieux d'opter pour un FONDS pluridimensionnel couvrant tous les types de pollution ou deux ou trois FONDS couvrant chacun des catégories spécifiques de pollution 1/.

Quelle que soit la formule retenue, tous les FONDS devraient être alimentés par des redevances versées par la collectivité des pollueurs potentiels. De même, le FONDS indemniserait les victimes et exercerait du fait de la personnalité juridique internationale qui lui serait reconnue, une action récursoire à l'encontre du ou des fauteurs de pollution. Ces procédures se justifieraient du fait que le FONDS interviendrait comme mandataire de la collectivité des personnes touchées par le sinistre pour payer les dommages corporels ou autres sans attendre peut-être vainement la solution du problème de responsabilité.

Un FONDS couvrant l'ensemble des sources de pollution est difficile à réaliser sur un plan pratique car les pollueurs sont différents et parfois non identifiables. C'est la raison pour laquelle un système dualiste semble plus réaliste.

1/ M. HUNTER dans son article cité plus haut p. 139 pense que "Les insuffisances découlant des conventions de 1969 et de 1971 sont si sérieuses que leur ratification ne devrait plus intervenir de si tôt. La ratification de ces deux conventions aurait pour effet immédiat d'endiguer ces problèmes pour le futur" La meilleure solution ajoute-t-il est d'oeuvrer pour un système international de réparation de dommages mieux élaboré et plus étendu couvrant les dommages provenant de toutes les sources de pollution.

- Un FONDS de garantie régional méditerranéen pour l'indemnisation des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures

1. Etats parties

Au niveau de ce FONDS, l'éventail des participants devrait être élargi par l'association :

- des Etats producteurs de pétrole;
- des Etats raffineurs de pétrole;
- des Etats de transit en Mer Méditerranée; l'Egypte pourrait disposer de statistiques relatives aux tonnages des produits pétroliers transportés non originaires des Etats riverains de la Mer Méditerranée, mais qui empruntent cette Mer.

2. Critères de contribution financière

A ce stade de nos réflexions, on ne peut qu'avancer des paramètres qui exigent une analyse en profondeur. On pourrait prévoir 3 types de taxation avec des montants qui restent à déterminer.

- A la source pour les Etats riverains de la Mer Méditerranée en vue d'éviter une double taxation. Tous les produits à la sortie du canal de Suez devront être taxés et porteurs d'un certificat de paiement de la taxe.

- Au transit par le canal de Suez pour les Etats étrangers à la Mer Méditerranée. Les pays producteurs ne seraient taxés que pour les cargaisons qui transitent uniquement par le canal de Suez. Les autorités du canal doivent connaître la destination du pétrole transitant par le canal de Suez. A cet effet, il convient de souligner que le rôle que pourrait éventuellement jouer l'Egypte dans cette optique est fondamental.

- Au raffinage ou à l'utilisation dans des ports pour les pays pétroliers non originaires de la Mer Méditerranée.

3. Seuil maximum d'indemnisation

Le seuil actuel de 30 millions de dollars prévu dans la convention de 1971 portant création du Fonds est nettement insuffisant compte tenu des motifs évoqués plus haut. C'est pourquoi nous préconisons que le plafond devrait être d'un montant raisonnable, pour faire face à des catastrophes telle l'AMOCO-CADIZ; révisable en fonction de l'évolution des structures économiques internationales.

4. Fondement du FONDS de garantie = responsabilité objective

A partir du moment où il y a une cargaison, il y a forcément responsabilité objective car il y a un risque inhérent au transport du pétrole. Il y a là une responsabilité pour risque créé qui correspond à l'évolution du droit international dans ce domaine.

5. FONDS de garantie méditerranéen pour la réparation des autres sources de pollution ?

Cette formule de FONDS No 2 viserait en fait la réparation des dommages dus à trois sources essentielles de pollution :

- pollution tellurique : le danger le plus grave et le plus complexe. Tout ce que charie le fleuve du Rhône par exemple entraîne la mise en cause d'autres pays riverains de ce fleuve qui se déverse en Méditerranée;

- pollution provenant de l'immersion ex : navires transportant des produits chimiques et qui fait des immersions;

- pollution découlant de l'exploration et de l'exploitation des pays riverains de la Mer Méditerranée. A ce niveau précis, il pourrait y avoir une double alternative :

. Constitution d'une mutuelle à part entre les Etats riverains, assortis du mécanisme additionnel suivant : le contrat de concession ne doit être accordé qu'à la condition que la société mère se porte garante de la société exploitante. De même, l'Etat qui a octroyé la concession doit être responsable en cas d'accident car il a intérêt à vendre le pétrole extrait en mer. En fait, il faudrait un mécanisme de responsabilités et de contribution financière impliquant l'Etat riverain et la société contractante.

. Extension de l'accord OPOL à la Méditerranée 1/, ainsi que la Convention

1/ Ainsi dans le rapport de Mr. James MCLOUHLIN présenté à la réunion des experts sur la pollution de la mer Méditerranée résultant de l'exploration et de l'exploitation en Plateau Continental du Fond de la Mer - Rome 11-15 décembre 1978, l'auteur propose que "si l'accord OPOL s'étend à la Méditerranée il y aura avantage pour les Etats participants et pour leurs ressortissants à ce que les exploitants deviennent eux-mêmes partis de l'Accord OPOL". Voir rapport OJI-PNUE de ladite réunion-Document de base No 4, p. 56.

- De même Mr. TREVES dans son étude incorporé dans le document No 3, p. 76; l'auteur analyse l'idée de création d'un fonds de garantie pour la Méditerranée, par rapport à l'OPOL dans une perspective d'harmonisation "La similitude entre les deux fonds pourrait être particulièrement importante si ceux qui contribuent au fonds établi par la Convention internationale sont les mêmes compagnies privées qui contribuent également aux fonds privés.

- Au cours de cette réunion de Rome les observateurs de la Chambre de commerce internationale ont communiqué par écrit aux experts réunis une déclaration mettant en exergue l'accord OPOL qui offre des avantages intéressants quant aux questions de la responsabilité et de la réparation des dommages. Leur recommandation est ainsi libellée : "Les parties à l'accord OPOL pourraient être sollicitées pour faire en sorte que l'accord OPOL soit étendu à la Méditerranée. Chaque état méditerranéen pourrait alors subordonner l'octroi d'un permis d'exploration et d'exploitation du Plateau continental sous sa juridiction nationale à la condition que la société concessionnaire exploitante devienne partie à l'accord OPOL".

Il convient de souligner qu'il reste à déterminer si cette extension du champ d'application de l'accord OPOL à la Méditerranée est compatible avec le contexte de cette mer. De même que le seuil d'indemnisation de 25 millions de dollars US par accident est viable et répond à la spécificité de cette mer.

de 1976 ^{1/} complétée dans l'optique de l'indemnisation, d'autant plus que certains riverains tels la Lybie, la Tunisie et l'Espagne ont déjà entamé l'exploitation de leur plateau continental avec tous les risques potentiels que pourraient engendrer les opérations Off Shore. Ces deux alternatives méritent une plus grande analyse.

S'agissant des deux premières sources de pollution, les problèmes suivants se posent :

Alimentation du FONDS

Les critères qu'on peut préconiser peuvent être :

- . redevance au prorata du REF affiné par des critères pondérés à déterminer (par exemple : pour les Etats industrialisés : l'indice du PNB devrait être dépassé).

- . taxe de déversement pour les navires qui immergent. Ce serait une option inopportune car elle aurait pour conséquence de légaliser la pratique de l'immersion.

- . quant à la pollution tellurique les contribuables, c'est-à-dire les pollueurs sont très difficiles à appréhender car le polluant, générateur de dommages transite par plusieurs endroits. La pollution d'origine tellurique impliquant des problèmes

^{1/} Convention relative à la responsabilité civile pour dommages dus à la pollution par les activités Off Shore (Conférence intergouvernementale de Londres du 20 au 31 octobre et du 13 au 17 décembre 1976).

En vertu de cette Convention, l'exploitant d'une plateforme de forage Off Shore limite sa responsabilité en cas de dommage en constituant un FONDS auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente dans l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée.

Voir à cet effet :

- Article de Mr. Bernard, A. Dubais intitulé "The 1976 London convention on civil liability for oil pollution damage from Off Shore operations", in Journal of Maritime Law and Commerce, p. 61 (vol. 9, No 1, oct. 1977).

- Environment Policy and Law 1976 - 2 articles (two views on the conference) Peter Archer (UK), C.A. Fleischer (Norway).

- Environment Policy and Law 1977 - C.A. Fleischer : Off shore pollution, Convention to limit liability.

- Scandinavian Studies in Law 1976 - C.A. Fleischer : Liability for Oil Pollution Damage resulting from Off shore Operations (pp. 105 - 143) (concerning not the convention as such but underlying ideas discussed at the London Conference 75-76).

de souveraineté nationale; ce qui serait souhaitable c'est que chaque Etat méditerranéen établisse une législation dans ce domaine beaucoup plus contraignante pour les pollueurs côtiers. Ainsi, il pourrait par exemple imposer indirectement à ces pollueurs une obligation de payer le coût des dommages potentiels entraîné par leurs émissions et ce par le truchement d'une sorte d'imposition qui reste à déterminer et prélevée à l'avance.

Fondement juridique du Fonds = responsabilité objective

Ce principe est encore une fois nécessaire car il y a un risque créé par la collectivité en jetant des produits nocifs dans la mer. Il y a 100 usines de produits chimiques tout le long du Rhône. On ne peut localiser à Marseille les produits chimiques jetés par telle ou telle usine établie sur le bord du Rhône, car à Marseille, il y aurait un produit nouveau. Force est d'écarter le lien de causalité et faire prévaloir la présomption collective de responsabilité.

CONCLUSION

Au terme de l'énoncé de ces cogitations relatives à la question objet de notre étude, il est nécessaire de faire 3 remarques :

- L'option pour 2 types de FONDS n'entraîne pas une double souscription financière des Etats riverains de la Méditerranée car le pétrole est tout à fait différent du reste.

- L'établissement de FONDS d'indemnisation à l'échelle de la Méditerranée ne fait guère double emploi avec le FONDS de 1971, car il y a une prise de conscience d'une réalité méditerranéenne, véritable creuset de sources hétéroclites de pollution, pour laquelle un cadre conventionnel adéquat est indispensable 1/. Ce cadre ne peut être que complémentaire par rapport aux conventions internationales traitant ces problèmes, ce qui nous amène à formuler une troisième remarque :

- Nécessité de la préparation d'un protocole spécial additionnel 2/ relatif à ces questions fort importantes de responsabilité et de réparation des dommages dus à la pollution marine et qui constituent un trait d'union, un dénominateur commun aux protocoles déjà existants.

Or il est à souligner que ce protocole spécial par sa vocation et sa finalité déborde largement le cadre de la Convention de Barcelone. En effet ce protocole impliquerait l'adhésion d'Etats non riverains de la mer Méditerranée, car ils seraient impliqués dans l'alimentation des Fonds voire dans son fonctionnement.

Or l'alinéa 1 de l'article 23 de la Convention de Barcelone dispose que "nul ne peut devenir partie contractante à l'un quelconque des protocoles s'il n'est pas, ou ne devient pas en même temps, partie contractante à la présente convention". Par conséquent, l'économie de cet article 23 (1) devrait être repensée dans le cas où ce protocole spécial sur les questions qui nous préoccupent serait un jour adopté.

La question de la responsabilité internationale en cas de dommages dus à la pollution que nous avons tenté d'explicitier eu égard à la conception traditionnelle et à la perspective novatrice actuelle, de même que les formules possibles d'élaboration d'un mécanisme régional d'indemnisation propre à la Méditerranée dont nous sommes évertués à énoncer les lignes directrices au terme des prises de contacts enrichissantes, et d'analyser des données actuelles, constituent à nos yeux l'ébauche de schémas globaux mais plus encore des axes de réflexion qui seraient soumis à l'appréciation et à l'analyse en profondeur du Comité des experts gouvernementaux de la mer Méditerranée qui se penchera sur ces questions.

1/ Voir le 4ème considérant de la Convention de Barcelone qui dispose : "les conventions ne répondent pas aux besoins de la mer Méditerranée.

2/ L'article 15 de la Convention de Barcelone le prévoit expressément. L'alinéa 3 de cet article prévoit comme procédure de préparation de ce protocole additionnel une conférence diplomatique, ce qui correspond à la première formule exposée plus haut.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- P.M. DUPUY : La responsabilité internationale des Etats pour les dommages d'origine technologique et industrielle - P.M. DUPUY Ed. Pedone 1976.
- Le préjudice dans la théorie de la responsabilité internationale
Brigitte Bollecker Sern - Edition Pedone 1970.
- La répartition du dommage écologique. LGDJ Paris 1974.
- Circulation de l'énergie et protection de l'environnement - dans Revue iranienne des relations internationales (publié par le Centre des hautes études internationales universitaires de Téhéran n° 11) - 12 avril 1978, p. 321.
- Rapport de la Commission d'enquête du Sénat - "La catastrophe de l'Amoco Cadiz" - Hachette, Paris 1978.
- La pollution des mers par les hydrocarbures (à propos de l'affaire du Torrey Canyon - par E. du PONTAVICE) - Librairie générale de droit et de jurisprudence (LGDJ) - Paris 1968.
- La réparation des dommages causés par la pollution des mers par du Pontavice dans Droit de la mer p. 97 - Institut des hautes études internationales de Paris - 1976-77 - Edition Pedone 1977.
- Le pétrole et la mer - R.J. DUPUY, Collection travaux et recherche de l'Institut du droit de la paix et du développement de l'Université de Nice - PUF, 1976 voir notamment : "Réparation du dommage en cas de pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des hydrocarbures en mer", A DUBAIS - p. 119.
- Revue iranienne des relations internationales publiée par le Centre des hautes études internationales, Université de Téhéran - n° 5 et 6, hiver 1975-76.
- Pollution et droit international - par BELLENGER
- AGO Roberto - le délit international, RCADI 1939 II, p. 419-554. Deuxième rapport sur la responsabilité des Etats, annuaire de la Commission du droit international 1970, vol. II p. 189-211 (ONU, doc. A/CN.4/233).
- BROWN, E.D. : The Lessons of the Torrey Canyon, Current legal problems vol. 21 (1968) p. 113-136.
- CAFLISCH L.C. : International Law and Ocean pollution : the present and the future, RBDI 1972 p. 7-33
- COHN Georges : La théorie de la responsabilité internationale, RCADI 1939 II p. 209-324.
- DESPAX Michel; la pollution des eaux et ses problèmes juridiques, Paris 1968.
- EAGLETON Clyde : The responsibility of States in international law, New York 1928, réimpression New York 1970.

- FISCHERHOF H. : La notion de responsabilité pour les dommages causés par la pollution des eaux en droit interne et en droit international, cahiers de santé publique n° 13 (1963).
- La protection internationale de l'environnement par ALEXANDRE Charles Kiss - Notes et études documentaires n° 4419-4420 - 17/10/1977
- Droit public et droit privé dans les R.I. par Rigaux Pedone 1977.
- Cristal in international law materials p. 1971.
- Les pavillons de complaisance par F. MOUSSU - ODIER dans Annuaire de droit maritime et aérien - Tome 3 - 1976 p. 197.
- Les pavillons de complaisance par J.M. ROUX LGDJ - 1961.
- En matière de pollution, provenant des navires, la juridiction de l'Etat du port, une hérésie par CI-DOUAY dans revue Iranienne des R.I. n° 11-12 (78) p. 339.

B. ARTICLES

- Revue iranienne Cf (ouvrages) n° J.
- Réglementation relative à la pollution des eaux douces et des eaux maritimes dans les pays méditerranéens (étude de technique législative comparée dans un cadre géographique déterminé). Par E. DU PONTAVICE dans R. DMF 1972 - p. 133
- Le renforcement du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution des mers. Par Laurent Luchini - JDI 1974 n° 4 - p. 757.
- Les problèmes juridiques posés par la pollution des eaux maritimes au point de vue interne et international par Louis Cavaré - RGDIP - juillet - septembre 1964 n° 3
- Compensation for oil pollution damage : further comment on the civil quarterly review - London vol 4 n° 4 - July 1973.
- The international and comparative law quarterly vol 26. part- 3, July 1977 4 Th series.
 - 1 - Towards a meaningful concept of pollution in international law - par ALLEN P. SPRINGER
 - 2 - IMCO and regulation of ocean pollution from ships Lawrence Juda.
- 1 - Liability for damage and the progressive development of in law - LFE GOLDIE.

The International and comparative law quarterly - vol 14 Part - 4, October 1965
- 2 - IMCO : The first four years (1959 - 62) D. H.N. Johnson.
 - The constitution of the maritime safety - committee of IMCO (K.R. SIMMONDS) in I, and C. law quarterly - vol 12 - Part 1, Janv. 1963

- La coopération régionale transfrontalière et le droit international par PIERRE MARIE DUPUY dans AFDI 1977, p. 837.
- La protection du Rhin contre la pollution : état actuel de la question par Alexandre Charles Kiss dans AFDI 1977, p. 861.
- LEVY Denis : La responsabilité pour omission et la responsabilité pour risque en droit international public, RGDIP 1961 p. 744-764.
- LUCCHINI Laurent : La pollution des mers par les hydrocarbures : les conventions de Bruxelles de novembre 1969 ou les fissures du droit international classique, Journal du droit international 1970 p. 795-843
- RUBIN Charles : Rapport du 4 janvier 1972 de M. Charles Rubin, délégué suisse à la conférence juridique internationale sur la création d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution des mers par les hydrocarbures, Bruxelles 29 novembre - 18 décembre 1971 (doc. O.678.52 - RC/mb) (cité : rapport).
- SOYER : Le Torrey Canyon et le droit de la mer, le Monde du 28-29/4/67.

C. BIBLIOGRAPHIES DIVERSES

1. Travaux de l'OCDE ayant trait à la compensation des dommages

Groupe sur la pollution transfrontière

- Aspects juridiques de la pollution publication 1977 transfrontière.
- E. DU PONTAVICE "L'indemnisation des dommages indirects en matière de pollution dans différents pays et au plan international". ENV/TFP/78.
"La réparation des dommages en matière de pollution transfrontière"
(in Aspects juridiques de la pollution transfrontière).
- M. REMOND-GOUILLOU : "Indemnisation des pollutions marines" - ENV/TFP/77 - 1.11.77 (1ère Rev.)
- La réparation des dommages dus à la pollution transfrontière. ENV/TFP/77 - 14 septembre 1977.
- Pollution transfrontière d'origine radioactive - AEU/TFP/ENV/74 10/10/1974.
- A. RESTI : "Protection of foreign persons under environmental law in German civil courts" - Working Paper, Octobre 1976 n° 1.
- A. RESTI : "Protection of foreign persons under environmental law in austrian Civil courts" - Working Paper Nov. 1976 n° 2
- C. Lambers : "Compensation for environmental damage under dutch law" Working Paper août 1977 - n° 3.
- L'assurance du risque "pollution" - Document de travail n° 4 - Janv. 1977

- B. Bengtsson : "Indemnisation des dommages à l'environnement en Suède"
Document de travail n° 5 - avril 1977.
- V. THIEM : "Fonds d'indemnisation des dommages causés à l'environnement"
Document de travail n° 6 - septembre 1977.
- J.P. GASTAUD : "La réparation du dommage écologique en droit français"
Document de travail n° 7 octobre 1977.
- E. DU PONTAVICE : "L'indemnisation des dommages indirects en matière de pollution
dans différents pays et au plan international". (ENV/TFP/78
- Gilles J. Martin : "L'indemnisation des dommages écologiques" - document de
travail n° 8 - décembre 1977.

Groupe sur l'environnement urbain

- Stratégie de lutte contre le bruit urbain : un examen d'ensemble 1975.

Groupe ad hoc des politiques de lutte contre le bruit

- Réduire le bruit dans les pays de l'OCDE - ENV/78.1 - février 1978.

Analyse des politiques de l'environnement au Japon

- Politique de l'environnement au Japon (publication) juillet 1977
- Politiques de l'environnement au Japon - ENV/JAP/76.1 - juillet 1976.

2. Documents de l'Organisation juridique internationale

- Responsabilité civile et Fonds de garantie
- Etude des mesures légales et des contrôles nécessaires pour la prévention et le
contrôle de la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du
plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol en Méditerranée.
- Aperçu des accords internationaux et régionaux relatifs à la protection de la
Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation
du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol et étude de la
participation qui y est apportée par les pays méditerranéens.

3. Documents IMCO

- Documents préparatoires de l'assemblée du fonds international d'indemnisation pour
les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. 13/11 au 17/11
- Examen des questions juridiques découlant de la catastrophe de l'amoco-cadiz - 22.9.78
- 4 - Final Act of the Intergovernmental Conference on the Convention on Civil
Liabilities for oil pollution damage from off shore operations.

DOCUMENTS EN ANNEXES

- ANNEXE I - Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures. - (Bruxelles le 29 novembre 1969)
- ANNEXE II - Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures - (Bruxelles le 29 novembre 1969)
- ANNEXE III - Résolution sur la création d'un fonds international d'indemnisation pour dommages causés par la pollution par les hydrocarbures (1969)
- ANNEXE IV - Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures - (Bruxelles 18 décembre 1971)
- ANNEXE V - Convention sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin (17 décembre 1976)
- ANNEXE VI - Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires - (Bruxelles 17 décembre 1971)
- ANNEXE VII - Projet d'articles présenté à la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer relatif à l'introduction et à la consécration de la responsabilité objective en cas de dommages causés par la pollution marine (MP/18, 2 mai 1978) ou en cas de dommages dus à la recherche scientifique (SR/1, 2 mai 1978)
-

Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures. Faite à Bruxelles le 29 novembre 1969

Les États parties à la présente Convention,

Conscients de la nécessité de protéger les intérêts de leurs populations contre les graves conséquences d'un accident de mer entraînant un risque de pollution de la mer et du littoral par les hydrocarbures,

Convaincus qu'en de telles circonstances des mesures de caractère exceptionnel pourraient être nécessaires en haute mer afin de protéger ces intérêts et que ces mesures ne sauraient porter atteinte au principe de la liberté de la haute mer,

Sont convenus de ce qui suit:

Article I

1. Les Parties à la présente Convention peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes.

2. Toutefois, aucune mesure ne sera prise en vertu de la présente Convention à l'encontre des bâtiments de guerre ou d'autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service gouvernemental non commercial.

Article II

Aux fins de la présente Convention:

1. L'expression « accident de mer » s'entend d'un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison;

2. L'expression « navire » s'entend:

a) de tout bâtiment de mer quel qu'il soit, et
b) de tout engin flottant, à l'exception des installations ou autres dispositifs utilisés pour l'exploration du fond des mers, des océans et de leur sous-sol ou l'exploitation de leur ressources;

3. L'expression « hydrocarbures » s'entend du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile Diesel et de l'huile de graissage;

4. L'expression « intérêts connexes » s'entend des intérêts d'un État riverain directement affectés ou menacés par l'accident de mer et qui ont trait notamment:

a) aux activités maritimes côtières, portuaires, ou d'estuaires y compris aux activités de pêcheries, constituant un moyen d'existence essentiel pour les intéressés;

b) à l'attrait touristique de la région considérée;

c) à la santé des populations riveraines et au bien-être de la région considérée, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore;

5. L'expression « Organisation » s'entend de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article III

Le droit d'un État riverain de prendre des mesures, conformément à l'article premier est exercé dans les conditions ci-après:

- a) avant de prendre des mesures un État riverain consulte les autres États mis en cause par l'accident de mer, en particulier le ou les États du pavillon;
- b) l'État riverain notifie sans délai les mesures envisagées aux personnes physiques ou morales qui sont connues de lui ou qui lui ont été signalées au cours des consultations comme ayant des intérêts qui pourraient vraisemblablement être compromis ou affectés par ces mesures. L'État riverain prend en considération les avis que ces personnes peuvent lui soumettre;
- c) avant de prendre des mesures, l'État riverain peut procéder à la consultation d'experts indépendants qui seront choisis sur une liste tenue à jour par l'Organisation;
- d) en cas d'urgence appelant des mesures immédiates, l'État riverain peut prendre les mesures rendues nécessaires par l'urgence sans notification ou consultations préalables ou sans poursuivre les consultations en cours;
- e) l'État riverain, avant de prendre de telles mesures et au cours de leur exécution, s'emploie de son mieux à éviter tout risque pour les vies humaines et à apporter aux personnes en détresse toute l'aide dont elles peuvent avoir besoin, à ne pas entraver et à faciliter, dans les cas appropriés, le rapatriement des équipages des navires;
- f) les mesures qui ont été prises en application de l'article premier doivent être notifiées sans délai aux États et aux personnes physiques ou morales intéressées qui sont connues, ainsi qu'au Secrétaire général de l'Organisation.

Article IV

1. Sous le contrôle de l'Organisation, sera établie et tenue à jour la liste d'experts visée à l'article III de la présente Convention. L'Organisation édicte les règles appropriées à ce sujet et détermine les qualifications requises.
2. Les États membres de l'Organisation et les Parties à la présente Convention peuvent soumettre des noms en vue de l'établissement de la liste. Les experts sont rétribués par les États ayant recours à eux en fonction des services rendus.

Article V

1. Les mesures d'intervention prises par l'État riverain conformément aux dispositions de l'article premier doivent être proportionnées aux dommages qu'il a effectivement subis ou dont il est menacé.
2. Ces mesures ne doivent pas aller au-delà de celles que l'on peut raisonnablement considérer comme nécessaires pour atteindre le but mentionné à l'article premier, et elles doivent prendre fin dès que ce but a été atteint; elles ne doivent pas empiéter sans nécessité sur les droits et intérêts de l'État du pavillon, d'États tiers ou de toute autre personne physique ou morale intéressée.
3. L'appréciation de la proportionnalité des mesures prises, par rapport aux dommages, est faite, compte tenu:
 - a) de l'étendue et de la probabilité des dommages imminents, si ces mesures ne sont pas prises,
 - b) de l'efficacité probable de ces mesures, et
 - c) de l'ampleur des dommages qui peuvent être causés par ces mesures.

Article VI

Toute Partie à la Convention qui a pris des mesures en contravention avec les dispositions de la présente Convention, causant à autrui un préjudice, est tenue de le dédommager

pour autant que les mesures dépassent ce qui est raisonnablement nécessaire pour parvenir aux fins mentionnées à l'article premier.

Article VII

Sauf disposition expresse contraire, rien dans la présente Convention ne modifie une obligation et ne porte atteinte à un droit, privilège ou immunité prévus par ailleurs, ou ne prive l'une quelconque des Parties ou autre personne physique ou morale intéressée de tout recours dont elle pourrait autrement disposer.

Article VIII

1. Tout différend entre les Parties sur le point de savoir si les mesures prises en application de l'article premier contreviennent aux dispositions de la présente Convention, si une réparation est due en vertu de l'article VI, ainsi que sur le montant de l'indemnité, s'il n'a pu être réglé par voie de négociation entre les Parties en cause ou entre la Partie qui a pris les mesures et les personnes physiques ou morales qui demandent réparation, et sauf décision contraire des Parties, sera soumis à la requête de l'une des Parties en cause à la conciliation ou, en cas d'échec de la conciliation, à l'arbitrage, dans les conditions prévues à l'Annexe à la présente Convention.

2. La Partie qui a pris les mesures n'a pas le droit de repousser une demande de conciliation ou d'arbitrage présentée en vertu du paragraphe précédent pour le seul motif que les recours devant ses propres tribunaux ouverts par sa législation nationale n'ont pas tous été épuisés.

Article IX

1. La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'au 31 décembre 1970 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les États membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation;
- b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c) adhésion.

Article X

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention à l'égard de tous les États déjà parties à la Convention ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits États, est réputé s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

Article XI

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les gouvernements de quinze États soit l'ont signée sans réserve quant à la ratifi-

cation, acceptation ou approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour chacun des États qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet État de l'instrument approprié.

Article XII

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cet État.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Article XIII

1. L'Organisation des Nations Unies lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout État partie à la présente Convention chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, consulte dès que possible les autorités compétentes de ce territoire ou prend toute autre mesure appropriée pour lui étendre l'application de la présente Convention et peut, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître que cette extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou toute Partie ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article, peut à tout moment, après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire, faire connaître, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article XIV

1. L'Organisation peut convoquer une Conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des États parties à la présente Convention ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention à la demande du tiers au moins des Parties.

Article XV

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation

a) informe tous les États qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:

i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

- ii) de tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu;
- iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article XIII et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin;
- b) transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les États signataires de cette Convention et à tous les États qui y adhèrent.

Article XVI

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article XVII

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles, le vingt-neuf novembre 1969.

ANNEXE

CHAPITRE I

DE LA CONCILIATION

Article 1

A moins que les Parties intéressées n'en conviennent autrement, la procédure de conciliation est organisée conformément aux dispositions du présent chapitre.

Article 2

1. Sur demande adressée par l'une des Parties à une autre Partie en application de l'article VIII de la Convention, il est constitué une Commission de conciliation.
2. La demande de conciliation présentée par une Partie contient l'objet de la demande ainsi que toutes pièces justificatives à l'appui de son exposé du cas.
3. Si une procédure a été engagée entre deux Parties, toute autre Partie dont les ressortissants ou les biens ont été affectés par les mesures considérées, ou qui, en sa qualité d'État riverain, a pris des mesures analogues, peut se joindre à la procédure de conciliation en avisant par écrit les Parties qui sont engagées dans cette procédure, à moins qu'une de celles-ci ne s'y oppose.

Article 3

1. La Commission de conciliation est composée de trois membres: un membre nommé par l'État riverain qui a pris les mesures d'intervention, un membre nommé par l'État dont relèvent les personnes ou les biens affectés par ces mesures, et un troisième membre, désigné d'un commun accord par les deux premiers, qui assume la présidence de la Commission.
2. Ces conciliateurs sont choisis sur une liste de personnes établie à l'avance selon la procédure fixée à l'article 4 ci-dessous.

3. Si dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la demande de conciliation, la Partie à laquelle elle est adressée n'a pas notifié à l'autre Partie au différend la désignation du conciliateur dont le choix lui incombe, ou si, dans un délai de 30 jours, à compter de la nomination du second des membres de la Commission désigné par les Parties, les deux premiers conciliateurs n'ont pu désigner de commun accord le Président de la Commission, le Secrétaire général de l'Organisation effectue, à la requête de la Partie la plus diligente et dans un délai de 30 jours les nominations nécessaires. Les membres de la Commission ainsi désignés sont choisis sur la liste visée au paragraphe précédent.

4. En aucun cas le Président de la Commission ne doit avoir ou avoir eu la nationalité d'une des Parties qui ont engagé la procédure, quel que soit le mode de sa désignation.

Article 4

1. La liste visée à l'article 3 ci-dessus est constituée de personnes qualifiées désignées par les Parties et est tenue à jour par l'Organisation. Chaque Partie peut désigner pour figurer sur la liste quatre personnes qui ne sont pas nécessairement ses ressortissants. Les désignations sont faites pour des périodes de six ans renouvelables.

2. En cas de décès ou de démission d'une personne figurant sur la liste, la Partie ayant nommé cette personne peut désigner un remplaçant pour la durée du mandat restant à courir.

Article 5

1. Sauf accord contraire des Parties, la Commission de conciliation établit son règlement intérieur et, dans tous les cas, la procédure est contradictoire. En matière d'enquête, la Commission, à moins qu'elle n'en décide autrement à l'unanimité, se conforme aux dispositions du titre III de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907 pour le règlement pacifique des conflits internationaux.

2. Les Parties sont représentées auprès de la Commission de conciliation par des agents ayant mission de servir d'intermédiaires entre elles et la Commission. Chacune des Parties peut, en outre, se faire assister par des conseillers et experts nommés par elle à cet effet et demander l'audition de toute personne dont le témoignage lui paraît utile.

3. La Commission a la faculté de demander des explications aux agents, conseillers et experts des Parties, ainsi qu'à toute personne qu'elle jugerait utile de faire comparaître avec l'assentiment de son gouvernement.

Article 6

Sauf accord contraire des Parties, les décisions de la Commission de conciliation sont prises à la majorité des voix et la Commission ne peut se prononcer sur le fond du différend que si tous ses membres sont présents.

Article 7

Les Parties facilitent les travaux de la Commission de conciliation; à cette fin, conformément à leur législation et en usant des moyens dont elles disposent, les Parties:

- a) fournissent à la Commission tous documents et informations utiles;
- b) mettent la Commission en mesure d'entrer sur leur territoire pour entendre les témoins ou experts et pour examiner les lieux.

Article 8

La Commission de conciliation a pour tâche d'élucider les questions en litige, de recueillir à cette fin toutes les informations utiles, par voie d'enquête ou autrement, et de s'efforcer de concilier les Parties. Après examen de l'affaire, elle notifie aux Parties la recommandation qui lui paraît appropriée et leur impartit un délai ne dépassant pas 90 jours pour signifier leur acceptation ou leur rejet de ladite recommandation.

Article 9

La recommandation doit être motivée. Si la recommandation ne reflète pas en totalité ou en partie l'opinion unanime de la Commission, tout conciliateur a le droit de faire connaître séparément son opinion.

Article 10

La conciliation est réputée avoir échoué si, 90 jours après la notification de la recommandation aux Parties, aucune d'entre elles n'a notifié à l'autre Partie son acceptation de la recommandation. La conciliation est également réputée avoir échoué si la Commission n'a pu être constituée dans les délais prévus au troisième paragraphe de l'article 3 ci-dessus, ou sauf accord contraire des Parties si la Commission n'a pas rendu sa recommandation dans un délai d'un an à compter de la date de désignation du Président de la Commission.

Article 11

1. Chacun des membres de la Commission reçoit des honoraires dont le montant est fixé d'un commun accord entre les Parties qui en supportent chacune une part égale.
2. Les frais généraux occasionnés par le fonctionnement de la Commission sont répartis de la même façon.

Article 12

Les Parties au différend peuvent à tout moment de la procédure de conciliation décider d'un commun accord de recourir à une autre procédure de règlement des différends.

CHAPITRE II

DE L'ARBITRAGE

Article 13

1. A moins que les Parties n'en disposent autrement, la procédure d'arbitrage est conduite conformément aux dispositions du présent chapitre.
2. En cas d'échec de la conciliation, la demande d'arbitrage doit être présentée dans les 180 jours qui suivent cet échec.

Article 14

Le tribunal arbitral est composé de trois membres; un arbitre nommé par l'État riverain qui a pris les mesures d'intervention, un arbitre nommé par l'État dont relèvent les personnes ou les biens affectés par ces mesures, et un autre arbitre qui assume la présidence du tribunal désigné d'un commun accord par les deux premiers.

Article 15

1. Si au terme d'un délai de 60 jours à compter de la désignation du deuxième arbitre, le Président du tribunal n'a pas été désigné, le Secrétaire général de l'Organisation, à la requête de la Partie la plus diligente, procède, dans un nouveau délai de 60 jours, à sa désignation en le choisissant sur une liste de personnes qualifiées, établie à l'avance dans les conditions prévues à l'article 4 ci-dessus. Cette liste est distincte de la liste d'experts prévue à l'article IV de la Convention et de la liste des conciliateurs prévue à l'article 4 ci-dessus, la même personne pouvant toutefois figurer sur la liste de conciliateurs et sur celle d'arbitres. Une personne qui aurait agi en qualité de conciliateur dans un litige ne peut cependant pas être choisie comme arbitre dans la même affaire.
2. Si dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de la requête, l'une des Parties n'a pas procédé à la désignation qui lui incombe d'un membre du tribunal, l'autre Partie peut saisir directement le Secrétaire général de l'Organisation, qui pourvoit à la désignation du Président du tribunal dans un délai de 60 jours en le choisissant sur la liste visée au paragraphe 1 du présent article.

3. Le Président du tribunal, dès sa désignation, demande à la Partie qui n'a pas constitué arbitre de le faire dans les mêmes formes et conditions. Si elle ne procède pas à la désignation qui lui est ainsi demandée, le Président du tribunal demande au Secrétaire général de l'Organisation de pourvoir à cette désignation dans les formes et conditions prévues au paragraphe précédent.

4. Le Président du tribunal, s'il est désigné en vertu des dispositions du présent article, ne doit pas être ou avoir été de la nationalité d'une des Parties, sauf consentement de l'autre ou des autres Parties.

5. En cas de décès ou de défaut d'un arbitre dont la désignation incombait à une Partie, celle-ci désigne son remplaçant dans un délai de 60 jours à compter du décès ou du défaut. Faute pour elle de le faire, la procédure se poursuit avec les arbitres restants. En cas de décès ou de défaut du Président du tribunal, son remplaçant est désigné dans les conditions prévues à l'article 14 ci-dessus ou, à défaut d'accord entre les membres du tribunal dans les 60 jours du décès ou de défaut, dans les conditions prévues au présent article.

Article 16

Si une procédure a été engagée entre deux Parties, toute autre Partie dont les ressortissants ou les biens ont été affectés par les mesures considérées, ou qui, en sa qualité d'État riverain, a pris des mesures analogues, peut se joindre à la procédure d'arbitrage en avisant par écrit les Parties qui ont engagé cette procédure à moins que l'une de celles-ci ne s'y oppose.

Article 17

Tout tribunal arbitral constitué aux termes de la présente Annexe, établit ses propres règles de procédure.

Article 18

1. Les décisions du tribunal, tant sur sa procédure et le lieu de ses réunions que sur le différend qui lui est soumis, sont prises à la majorité des voix de ses membres, l'absence ou l'abstention d'un des membres du tribunal dont la désignation incombait aux Parties ne faisant pas obstacle à la possibilité pour le tribunal de statuer. En cas de partage des voix, la voix du Président est prépondérante.

2. Les Parties facilitent les travaux du tribunal; à cette fin, conformément à leur législation et en usant des moyens dont elles disposent, les Parties:

- a) fournissent au tribunal tous documents et informations utiles;
- b) mettent le tribunal en mesure d'entrer sur leur territoire pour entendre les témoins ou experts et pour examiner les lieux.

3. L'absence ou le défaut d'une Partie ne fait pas obstacle à la procédure.

Article 19

1. La sentence du tribunal est motivée. Elle est définitive et sans recours. Les Parties doivent s'y conformer sans délai.

2. Tout différend qui pourrait surgir entre les Parties concernant l'interprétation et l'exécution de la sentence peut être soumis par la Partie la plus diligente au jugement du tribunal qui l'a rendue ou, si ce dernier ne peut en être saisi, d'un autre tribunal constitué à cet effet de la même manière que le premier.

Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Faite à Bruxelles le 29 novembre 1969

Les États parties à la présente Convention,

Conscients des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac,

Convaincus de la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de navires,

Désireux d'adopter des règles et des procédures uniformes sur le plan international pour définir les questions de responsabilité et garantir en de telles occasions une réparation équitable,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article I

Au sens de la présente Convention:

1. « Navire » signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.
2. « Personne » signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques.
3. « 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 État et exploités par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression « propriétaire » désigne cette compagnie.
4. « État d'immatriculation du navire » signifie, à l'égard des navires immatriculés, l'État dans lequel le navire a été immatriculé, et à l'égard des navires non immatriculés, l'État dont le navire bat pavillon.
5. « Hydrocarbures » signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.
6. « Dommage par pollution » signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.
7. « Mesures de sauvegarde » signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.
8. « Événement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.
9. « Organisation » signifie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article II

La présente Convention s'applique exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire y compris la mer territoriale d'un État contractant ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Article III

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution
 - a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou
 - b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou
 - c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

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

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article IV

Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article III, solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article V

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement de 2 000 francs par tonneau de jauge du navire. Toutefois ce montant total ne peut en aucun cas excéder 210 millions de francs.

2. Si l'événement est causé par une faute personnelle du propriétaire, ce dernier n'est pas recevable à se prévaloir de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article.

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des États contractants où une action est engagée en vertu de l'article IX. Ce fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'État contractant sur le territoire duquel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'État où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

9. Le franc mentionné dans cet article est une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'État dans lequel le fonds doit être constitué; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date de constitution du fonds.

10. Aux fins du présent article, on entend par jauge du navire la jauge nette, augmentée du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils moteurs, a été déduit de la jauge brute pour déterminer la jauge nette. Lorsqu'il s'agit d'un navire qui ne peut être jaugé conformément aux règles usuelles de jaugeage, la jauge est réputée égale à 40 p. 100 du poids, exprimé en tonnes de 2 240 livres, des hydrocarbures que le navire peut transporter.

11. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même en cas de faute personnelle du propriétaire mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire du navire.

Article VI

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article V et est en droit de limiter sa responsabilité,

a) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire,

b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout État contractant ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Article VII

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État 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, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites

de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré pour chaque navire. Il est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation qui doit s'assurer que le navire satisfait aux dispositions du paragraphe 1 du présent article. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants:

- a) nom du navire et port d'immatriculation;
- b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;
- c) type de garantie;
- d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;
- e) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité citée au paragraphe 4 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

6. L'État d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

7. Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un État contractant sont reconnus par d'autres États contractants à toutes les fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats délivrés et visés par eux-mêmes. Un État contractant peut à tout moment demander à l'État d'immatriculation de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu

être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

10. Un État contractant n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application du paragraphe 2 ou 12 du présent article.

11. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12. Si un navire qui est la propriété de l'État n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'État d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet État et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article V, paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

Article VIII

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Article IX

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire y compris la mer territoriale d'un ou de plusieurs États contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ces territoires y compris la mer territoriale, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces États contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque État contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article V, les tribunaux de l'État où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article X

1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre État contractant, sauf:

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement;
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe premier du présent article est exécutoire dans chaque État contractant dès que les procédures exigées dans ledit État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Article XI

1. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'État.

2. En ce qui concerne les navires appartenant à un État contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque État est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article IX et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'État souverain.

Article XII

La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les États contractants envers les États non contractants du fait de ces conventions.

Article XIII

1. La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'au 31 décembre 1970 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les États membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par:

- a) signature sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation;
- b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c) adhésion.

Article XIV

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention en vigueur à l'égard de tous les États contractants à la Convention ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits États contractants, est réputé s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

Article XV

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les gouvernements de huit États, dont cinq représentant des États ayant

chacun au moins 1 million de tonnes de jauge brute en navires-citernes, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour chacun des États qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet État de l'instrument approprié.

Article XVI

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des États contractants après qu'elle est entrée en vigueur à son égard.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Article XVII

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout État contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, consulte dès que possible les autorités compétentes de ce territoire ou prend toute autre mesure appropriée, pour lui étendre l'application de la présente Convention et, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître qu'une telle extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou tout État contractant ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article peut à tout moment après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire faire connaître, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article XVIII

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des États contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention à la demande du tiers au moins des États contractants.

Article XIX

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation;

a) informe tous les États qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:

- i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu;
 - iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article XVII et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin;
- b) transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les États signataires de cette Convention et à tous les États qui y adhèrent.

Article XX

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article XXI

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles, le vingt-neuf novembre 1969.

ANNEXE

**Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile
pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**

[Non reproduite]

*Résolution sur la création d'un fonds international d'indemnisation
pour dommages causés par la pollution par les hydrocarbures*

La Conférence juridique internationale de 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer,

Constatant que la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui, tout en établissant le principe de la responsabilité objective et en prévoyant un système d'assurance ou d'autre garantie financière obligatoire pour les navires transportant des hydrocarbures en vrac à titre de cargaison, n'offre pas dans tous les cas une protection totale aux victimes,

Rappelant l'opinion qui s'est dégagée pendant la Conférence et suivant laquelle un dispositif complémentaire, de forme quelconque, comportant un fonds international est nécessaire pour assurer une indemnisation satisfaisante aux victimes d'événements importants de pollution par les hydrocarbures,

Tenant compte du rapport présenté par le Groupe de travail que la Commission plénière II avait constitué pour étudier les questions relatives à la création d'un fonds international d'indemnisation,

Consciente toutefois du fait que le temps dont disposait la Conférence ne lui a pas permis d'étudier à fond dans tous ses aspects un tel plan d'indemnisation,

Invite l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime à élaborer aussi rapidement que possible, par l'intermédiaire de son Comité juridique et d'autres organes juridiques compétents, un projet de plan d'indemnisation consacrant l'existence d'un fonds international,

Considère que ledit plan devrait être fondé sur les grands principes suivants:

1. Les victimes doivent être indemnisées de façon pleinement satisfaisante en vertu d'un système qui se fonde sur le principe de la responsabilité objective.
2. Le fonds doit en principe exonérer le propriétaire du navire de l'obligation financière supplémentaire qui lui est imposée par la présente Convention.

Invite l'OMCI à convoquer, en 1971 au plus tard, une conférence juridique internationale pour l'examen et l'adoption de ce plan d'indemnisation ⁸.

⁸ La Conférence a adopté deux autres résolutions non reproduites dans le présent *Annuaire*: voir l'Acte final de la Conférence.

Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (destinée à compléter la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures)⁸. Faite à Bruxelles le 18 décembre 1971

Les Etats parties à la présente Convention,

Egalement parties à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969,

Conscients des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac,

Convaincus de la nécessité d'assurer une indemnisation équitable des personnes qui ont subi des dommages résultant d'une pollution due à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant de navires,

Considérant que la Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures constitue un progrès considérable dans cette voie en établissant un régime d'indemnisation pour ces dommages dans les Etats contractants ainsi que pour les frais des mesures préventives, qu'elles soient prises sur le territoire de ces Etats ou en dehors de ce territoire, pour éviter ou limiter ces dommages,

Considérant toutefois que ce régime, tout en imposant au propriétaire du navire une obligation financière supplémentaire, n'accorde pas dans tous les cas une indemnisation satisfaisante aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

Considérant en outre que les conséquences économiques des dommages par pollution résultant des fuites ou de rejets d'hydrocarbures transportés en vrac par voie maritime ne devraient pas être supportées exclusivement par les propriétaires des navires, mais devraient l'être en partie par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures,

Convaincus de la nécessité d'instituer un système d'indemnisation complétant celui de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en vue d'assurer une indemnisation satisfaisante aux victimes des dommages par pollution et d'exonérer en même temps le propriétaire de navire de l'obligation financière supplémentaire que lui impose ladite Convention,

Prenant acte de la résolution sur la création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures, adoptée le 29 novembre 1969 par la Conférence juridique internationale sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer⁹,

Sont convenus des dispositions suivantes :

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Au sens de la présente Convention,

1. « La Convention sur la responsabilité » signifie la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969.

2. Les termes « navire », « personne », « propriétaire », « hydrocarbures », « dommage par pollution », « mesure de sauvegarde », « événement » et « Organisation », s'interprètent conformément à l'article premier de la Convention sur la responsabilité, étant toutefois entendu que chaque fois que ces termes se rapportent à la notion d'hydrocarbures, le terme « hydrocarbures » désigne exclusivement des hydrocarbures minéraux persistants.

⁸ *Ibid.*, 1969, p. 181.

⁹ *Ibid.*, p. 189.

3. Par « hydrocarbures donnant lieu à contribution » on entend le « pétrole brut » et le « fuel-oil », la définition de ces termes étant précisée dans les alinéas *a* et *b* ci-dessous :

a) « Pétrole brut » signifie 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 étetés ») et ceux auxquels ont été ajoutés certains distillats (quelquefois connus sous le nom de bruts « fluxés » ou « reconstitués »).

b) « Fuel-oil » désigne 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 fuel numéro quatre (désignation D 396-69) de l'American Society for Testing and Materials » ou plus lourds que ce fuel.

4. Par « franc » on entend l'unité visée à l'article V, paragraphe 9, de la Convention sur la responsabilité.

5. « Jauge du navire » s'interprète conformément à l'article V, paragraphe 10, de la Convention sur la responsabilité.

6. « Tonne », s'appliquant aux hydrocarbures, signifie tonne métrique.

7. « Garant » signifie toute personne qui fournit une assurance ou autre garantie financière pour couvrir la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de l'article VII, paragraphe 1, de la Convention sur la responsabilité.

8. Par « installation terminale » on entend 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.

9. Lorsqu'un événement consiste en une succession de faits, on considère qu'il est survenu à la date du premier de ces faits.

Article 2

1. Il est constitué, par la présente Convention, un « fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », ci-après dénommé le « Fonds ». Il est établi aux fins suivantes :

a) Assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention sur la responsabilité est insuffisante;

b) Exonérer le propriétaire du navire de l'obligation financière supplémentaire que lui impose la Convention sur la responsabilité, cette exonération étant soumise à des conditions visant à garantir le respect des conventions sur la sécurité maritime et autres conventions;

c) Atteindre les objectifs connexes prévus par la présente Convention.

2. Dans chaque Etat contractant, le Fonds est reconnu comme une personne juridique pouvant, en vertu de la législation de cet Etat, assumer des droits et obligations et être partie à toute action engagée auprès des tribunaux dudit Etat. Chaque Etat contractant doit reconnaître l'Administrateur du Fonds (ci-après dénommé l'« Administrateur ») comme le représentant légal du Fonds.

Article 3

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.

INDEMNISATION ET PRISE EN CHARGE FINANCIÈRE

Article 4

1. Pour s'acquitter des fonctions prévues à l'article 2, paragraphe 1, a, le Fonds est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention sur la responsabilité pour l'une des raisons suivantes :

a) La Convention sur la responsabilité ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages en question;

b) Le propriétaire responsable aux termes de la Convention sur la responsabilité est incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations et toute garantie financière qui a pu être souscrite en application de l'article VII de ladite Convention ne couvre pas les dommages en question ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages. Le propriétaire est considéré comme incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter de ses obligations et la garantie est considérée comme insuffisante, si la victime du dommage par pollution, après avoir pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention sur la responsabilité;

c) 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 ouverte à la signature, ratification ou adhésion, à la date de la présente Convention.

Aux fins du présent article, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour éviter ou réduire une pollution sont considérés, pour autant qu'ils soient raisonnables, comme des dommages par pollution.

2. Le Fonds est exonéré de toute obligation aux termes du paragraphe précédent dans les cas suivants :

a) S'il prouve que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection ou qu'il est dû à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire de guerre ou d'un autre navire appartenant à un Etat ou exploité par lui et affecté exclusivement, au moment de l'événement, à un service non commercial d'Etat, ou

b) Si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires.

3. Si le Fonds prouve que le dommage par pollution résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le Fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser ladite personne sauf en ce qui concerne les mesures préventives visées au paragraphe 1. Le Fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III, paragraphe 3, de la Convention sur la responsabilité.

4. a) Sauf dispositions contraires de l'alinéa *b* du présent paragraphe, le montant total des indemnités que le Fonds doit verser pour un événement déterminé en vertu du présent article est limité de manière que la somme de ce montant et du montant des indemnités effectivement versées, en vertu de la Convention sur la responsabilité, pour réparer des dommages par pollution survenus sur le territoire des Etats contractants, y compris toute prise en charge financière dont le Fonds devra accorder le bénéfice au propriétaire en application de l'article 5, paragraphe 1, de la présente Convention, n'excède pas 450 millions de francs.

b) Le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article pour des dommages par pollution résultant d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ne peut excéder 450 millions de francs.

5. Si le montant des demandes établies contre le Fonds excède le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du paragraphe 4, le montant disponible au titre de la Convention sur la responsabilité et de la présente Convention est réparti au marc le franc entre les demandeurs sur la base des créances établies.

6. L'Assemblée du Fonds (ci-après dénommée l'« Assemblée ») peut décider, compte tenu de l'expérience acquise lors d'événements antérieurs et en particulier du montant des dommages qui en ont résulté ainsi que des fluctuations monétaires, de modifier le montant de 450 millions de francs prévu aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 4, sous réserve toutefois que ce montant ne soit en aucun cas supérieur à 900 millions de francs ou inférieur à 450 millions de francs. Le montant révisé sera applicable aux événements survenus après la date à laquelle a été prise la décision portant modification du montant initial.

7. A la demande d'un Etat contractant, le Fonds met ses services à la disposition de cet Etat dans la mesure où ils sont nécessaires pour l'aider à disposer rapidement du personnel, du matériel et des services dont il a besoin pour prendre des mesures visant à prévenir ou à limiter un dommage par pollution résultant d'un événement pour lequel le Fonds peut être appelé à verser des indemnités en vertu de la présente Convention.

8. Le Fonds peut, dans des conditions qui devront être précisées dans le règlement intérieur, accorder des facilités de paiement pour permettre de prendre des mesures préventives contre les dommages par pollution résultant d'un événement pour lequel le Fonds peut être appelé à verser des indemnités en vertu de la présente Convention.

Article 5

1. Pour s'acquitter des fonctions prévues à l'article 2, paragraphe 1, *b*, le Fonds est tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire et son garant. Cette obligation n'existe que pour la partie du montant total de la responsabilité, aux termes de la Convention sur la responsabilité, qui :

a) Excède 1 500 francs par tonneau de jauge du navire ou 125 millions de francs, si ce dernier montant est moins élevé, et

b) Ne dépasse pas 2 000 francs par tonneau de jauge dudit navire, ou 210 millions de francs, si ce dernier montant est moins élevé, à condition toutefois que le Fonds soit exonéré de toute obligation aux termes du présent paragraphe si les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même.

2. L'Assemblée peut décider que le Fonds assumera, dans des conditions qui seront déterminées par le règlement intérieur, les obligations d'un garant à l'égard des navires visés à l'article 3, paragraphe 2, en ce qui concerne la partie de la responsabilité dont il est question au paragraphe 1 du présent article. Toutefois, le Fonds n'assume ces obligations que sur la demande du propriétaire et à la condition que celui-ci souscrive une assurance

suffisante ou autre garantie financière couvrant sa responsabilité jusqu'à concurrence de 1 500 francs par tonneau de jauge du navire ou de 125 millions de francs, si ce dernier montant est moins élevé. Si le Fonds assume ces obligations, le propriétaire est considéré, dans chacun des Etats contractants, comme ayant satisfait aux dispositions de l'article VII de la Convention sur la responsabilité en ce qui concerne la partie de la responsabilité susmentionnée.

3. Le Fonds peut être exonéré, en tout ou en partie, des obligations qui lui incombent envers le propriétaire et son garant au titre des paragraphes 1 et 2 du présent article, s'il prouve que, par la faute personnelle du propriétaire :

a) Le navire dont proviennent les hydrocarbures qui ont causé le dommage par pollution n'a pas observé les prescriptions formulées dans :

- i) La Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, adoptée en 1954 et modifiée en 1962, ou
- ii) La Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, ou
- iii) La Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ou
- iv) Les Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer, ou
- v) Les amendements aux Conventions susvisées qui auront été déclarés importants au sens de l'article XVI, paragraphe 5, de la Convention visée à l'alinéa i, de l'article IX, paragraphe e, de la Convention visée à l'alinéa ii et de l'article 29, paragraphes 3, d, ou 4, d, de la Convention visée à l'alinéa iii, à condition toutefois que ces amendements aient été en vigueur depuis au moins douze mois au jour de l'événement; et

b) L'accident ou le dommage est dû en tout ou en partie au fait que lesdites prescriptions n'ont pas été observées.

Les dispositions du présent paragraphe sont applicables, que l'Etat dans lequel le navire est immatriculé ou dont il bat le pavillon soit ou non partie à l'instrument en cause.

4. Lorsqu'une nouvelle convention destinée à remplacer en tout ou en partie un des instruments visés au paragraphe 3 est entrée en vigueur, l'Assemblée peut décider, au moins six mois à l'avance, de la date à laquelle la nouvelle convention remplacera, en tout ou en partie, l'instrument qui y est visé, aux fins du paragraphe 3. Toutefois, tout Etat partie à la présente Convention peut, avant cette date, faire à l'Administrateur une déclaration selon laquelle cet Etat ne reconnaît pas un tel remplacement. Dans ce cas, la décision de l'Assemblée sera sans effet à l'égard de tout navire immatriculé dans cet Etat ou battant pavillon de cet Etat au moment de l'événement. Tout Etat peut, à une date ultérieure, revenir sur une telle déclaration qui en tout état de cause devient nulle et non avenue lorsque l'Etat devient partie à la nouvelle convention.

5. Si un navire observe les prescriptions d'un amendement à l'un des instruments visés au paragraphe 3, ou celles d'une nouvelle convention, lorsque cet amendement ou cette convention est destiné à remplacer en tout ou en partie un tel instrument, le navire est considéré avoir observé, pour l'application du paragraphe 3, les prescriptions de cet instrument.

6. Lorsque le Fonds, agissant comme garant, en vertu du paragraphe 2, a versé des indemnités pour des dommages par pollution conformément aux dispositions de la Convention sur la responsabilité, il est en droit d'exercer un recours contre le propriétaire dans la mesure où le Fonds aurait été, en vertu du paragraphe 3, exonéré de ses obligations de prise en charge financière du propriétaire au titre du paragraphe 1.

7. Pour autant qu'ils soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices

consentis volontairement par le propriétaire pour éviter ou réduire une pollution sont considérés aux fins du présent article comme des dommages couverts par la responsabilité du propriétaire.

Article 6

1. Les droits à indemnisation prévus par l'article 4 et à la prise en charge financière visée à l'article 5 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de ces articles, ou de notification faite conformément à l'article 7, paragraphe 6, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe précédent, le droit du propriétaire ou de son garant de présenter au Fonds une demande de prise en charge financière conformément à l'article 5, paragraphe 1, ne s'éteint en aucun cas avant l'expiration d'un délai de six mois à compter de la date à laquelle le propriétaire ou son garant a eu connaissance d'une action formée contre lui en vertu de la Convention sur la responsabilité.

Article 7

1. Sous réserve des dispositions ci-après, il ne peut être intenté d'action en réparation contre le Fonds en vertu de l'article 4, ou aux fins de prise en charge financière en vertu de l'article 5, que devant les juridictions compétentes aux termes de l'article IX de la Convention sur la responsabilité, pour les actions en justice contre le propriétaire qui est responsable des dommages par pollution résultant de l'événement en question ou qui en aurait été responsable en l'absence des dispositions de l'article III, paragraphe 2, de la Convention sur la responsabilité.

2. Chaque Etat contractant rend ses juridictions compétentes pour connaître de toute action contre le Fonds visée au paragraphe 1.

3. Si une action en réparation de dommage par pollution est intentée devant un tribunal compétent, aux termes de l'article IX de la Convention sur la responsabilité, contre le propriétaire d'un navire ou contre son garant, le tribunal saisi de l'affaire est seul compétent pour connaître de toute demande d'indemnisation du même dommage ou de prise en charge financière s'y rapportant introduite contre le Fonds conformément à l'article 4 ou 5 de la présente Convention. Toutefois, si une action en réparation de dommage par pollution est intentée en vertu de la Convention sur la responsabilité devant un tribunal d'un Etat qui est partie à la Convention sur la responsabilité sans être en même temps partie à la présente Convention, toute action contre le Fonds visée à l'article 4 ou à l'article 5, paragraphe 1, de la présente Convention peut, au choix du demandeur, être intentée soit devant le tribunal compétent de l'Etat où se trouve le siège principal du Fonds, soit devant tout tribunal d'un Etat partie à cette Convention et qui a compétence en vertu de l'article IX de la Convention sur la responsabilité.

4. Chaque Etat contractant est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le Fonds puisse se porter partie intervenante dans toute procédure judiciaire introduite, conformément à l'article IX de la Convention sur la responsabilité, devant un tribunal compétent de cet Etat, contre le propriétaire d'un navire ou son garant.

5. Sauf dispositions contraires du paragraphe 6, le Fonds n'est lié par aucun jugement ou autre décision rendue à la suite d'une procédure judiciaire, ni par aucun règlement à l'amiable auxquels il n'a pas été partie.

6. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, si une action en réparation de dommage par pollution a été intentée devant un tribunal compétent d'un Etat contractant

contre un propriétaire ou son garant, aux termes de la Convention sur la responsabilité, la loi nationale de l'Etat en question doit permettre à toute partie à la procédure de notifier cette action au Fonds. Si une telle notification a été faite suivant les modalités prescrites par la loi de l'Etat où se trouve le tribunal saisi en laissant au Fonds un délai suffisant pour pouvoir intervenir utilement comme partie à la procédure, tout jugement rendu par le tribunal dans cette procédure et qui est devenu définitif et exécutoire dans l'Etat où il a été prononcé est opposable au Fonds, même si celui-ci n'est pas intervenu dans la procédure, en ce sens qu'il n'est pas en droit de contester les motifs et le dispositif du jugement.

Article 8

Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'article 4, paragraphe 5, tout jugement rendu contre le Fonds par un tribunal compétent en vertu de l'article 7, paragraphes 1 et 3, et qui, dans l'Etat d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu exécutoire dans tout Etat contractant aux conditions prévues à l'article X de la Convention sur la responsabilité.

Article 9

1. Sous réserve des dispositions de l'article 5, le Fonds acquiert par subrogation, à l'égard de toute somme versée par lui, conformément à l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, en réparation de dommages par pollution, tous les droits qui, en vertu de la Convention sur la responsabilité, seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours ou de subrogation du Fonds contre des personnes autres que celles qui sont visées aux paragraphes précédents. En toute hypothèse le Fonds bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne indemnisée ou prise en charge.

3. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds, un Etat contractant ou organisme de cet Etat qui a versé, en vertu de sa législation nationale, des indemnités pour des dommages par pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente Convention.

CONTRIBUTIONS

Article 10

1. Les contributions au Fonds sont versées, en ce qui concerne chacun des Etats contractants, par toute personne qui, au cours de l'année civile mentionnée à l'article 11, paragraphe 1, pour ce qui est des contributions initiales, et à l'article 12, paragraphe 2, alinéa a ou b, pour ce qui est des contributions annuelles, a reçu des quantités totales supérieures à 150 000 tonnes :

a) D'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire de cet Etat, et

b) D'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer et déchargés dans un port ou dans une installation terminale d'un Etat non contractant, dans toute installation située sur le territoire d'un Etat contractant, étant entendu que les hydrocarbures donnant lieu à contribution ne sont pris en compte, en vertu du présent sous-paragraphe,

que lors de leur première réception dans l'Etat contractant après leur déchargement dans l'Etat non contractant.

2. a) Aux fins du paragraphe 1 du présent article, lorsque le montant total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours d'une année civile par une personne sur le territoire d'un Etat contractant et des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours de la même année sur ce territoire par une ou plusieurs personnes associées, dépasse 150 000 tonnes, cette personne est tenue de verser des contributions calculées en fonction des quantités d'hydrocarbures effectivement reçues par elle, nonobstant le fait que ces quantités ne dépassent pas 150 000 tonnes.

b) Par « personne associée » on entend toute filiale ou entité sous contrôle commun. La législation nationale de l'Etat intéressé détermine les personnes qui sont visées par cette définition.

Article 11

1. En ce qui concerne chacun des Etats contractants, le montant des contributions initiales que doit verser chacune des personnes visées à l'article 10 est calculé sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par elle au cours de l'année civile précédant celle où la présente Convention est entrée en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. Le montant visé au paragraphe 1 est déterminé par l'Assemblée dans les deux mois qui suivent l'entrée en vigueur de la présente Convention. A cette occasion, l'Assemblée doit, dans la mesure du possible, fixer ce montant de sorte que le total des contributions initiales serait égal à 75 millions de francs si ces contributions correspondaient à 90 p. 100 des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportées dans le monde par voie maritime.

3. Les contributions initiales sont versées, en ce qui concerne chacun des Etats contractants, dans les trois mois qui suivent la date d'entrée en vigueur de la Convention à l'égard de cet Etat.

Article 12

1. Pour déterminer, s'il y a lieu, le montant des contributions annuelles dues par chaque personne visée à l'article 10, l'Assemblée établit pour chaque année civile, en tenant compte de la nécessité d'avoir suffisamment de liquidités, une estimation présentée sous forme de budget comme suit :

i) *Dépenses*

a) Frais et dépenses prévus pour l'administration du Fonds au cours de l'année considérée et pour la couverture de tout déficit résultant des opérations des années précédentes.

b) Versements que le Fonds devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les indemnités dues en application des articles 4 et 5, dans la mesure où le montant total des sommes versées, y compris le remboursement des emprunts contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses obligations, ne dépasse pas 15 millions de francs par événement.

c) Versements que le Fonds devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les sommes dues en application des articles 4 et 5, y compris le remboursement des prêts contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses obligations, dans la mesure où le montant total des indemnités dépasse 15 millions de francs par événement.

ii) *Revenus*

- a) Excédent résultant des opérations des années précédentes, y compris les intérêts qui pourraient être perçus.
- b) Contributions initiales dues dans le courant de l'année.
- c) Contributions annuelles qui pourront être nécessaires pour équilibrer le budget.
- d) Tous autres revenus.

2. Le montant de la contribution annuelle est fixé par l'Assemblée pour chaque personne visée à l'article 10. Ce montant est calculé en ce qui concerne chacun des Etats contractants :

a) Dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1, i, alinéas a et b, sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus dans un Etat contractant par cette personne pendant l'année civile précédente, et

b) Dans la mesure où la contribution est destinée à régler les sommes visées au paragraphe 1, i, alinéa c, du présent article, sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et reçus par cette personne au cours de l'année civile précédant celle où s'est produit l'événement considéré, si cet Etat est partie à la Convention à la date à laquelle est survenu l'événement.

3. Les sommes mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus sont calculées en divisant le total des contributions à verser par le total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues, au cours de l'année considérée, dans l'ensemble des Etats contractants.

4. L'Assemblée arrête le pourcentage de la contribution annuelle qui est payable immédiatement en espèces ainsi que la date de versement. Le reste est payable sur avis de l'Administrateur.

5. Dans les cas et conditions qui seront fixés par le règlement intérieur, l'Administrateur du Fonds est autorisé à demander à un contribuable de produire une garantie financière pour les sommes dont il est débiteur.

6. Toute demande de versement au titre du paragraphe 4 est formulée auprès de chaque contribuable dont la contribution est déterminée au marc le franc en fonction de la somme totale à recueillir.

Article 13

1. Le montant de toute contribution arriérée visée à l'article 12 est accru d'un intérêt dont le taux est fixé pour chaque année civile par l'Assemblée, étant entendu que différents taux peuvent être fixés selon les circonstances.

2. Chaque Etat contractant veille à prendre des dispositions pour qu'il soit satisfait à l'obligation de contribuer au Fonds, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour les hydrocarbures reçus sur le territoire de cet Etat; il prend toutes mesures législatives appropriées, y compris les sanctions qu'il juge nécessaires, pour que cette obligation soit efficacement remplie, sous réserve toutefois que ces mesures ne visent que les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds.

3. Si une personne qui est tenue, en vertu des dispositions des articles 10 et 11, de verser des contributions, ne remplit pas ses obligations en ce qui concerne la totalité ou une partie de cette contribution et que le retard apporté au paiement excède trois mois, l'Administrateur prendra, au nom du Fonds, toutes mesures appropriées à l'égard de cette personne en vue d'obtenir le recouvrement des sommes dues. Toutefois, si le contribuable

défaillant est manifestement insolvable ou si les circonstances le justifient, l'Assemblée peut, sur la recommandation de l'Administrateur, décider de renoncer à toute action contre le contribuable.

Article 14

1. Tout Etat contractant peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ainsi qu'à tout moment ultérieur, déclarer qu'il assume lui-même les obligations qui incombent, aux termes de la présente Convention, à toute personne tenue de contribuer au Fonds, en vertu de l'article 10, paragraphe 1, pour les hydrocarbures qu'elle a reçus sur le territoire de cet Etat. Une telle déclaration est faite par écrit et doit préciser les obligations qui sont assumées.

2. Si la déclaration visée au paragraphe 1 est faite avant l'entrée en vigueur de la présente Convention conformément à l'article 40, elle est adressée au Secrétaire général de l'Organisation qui la communique à l'Administrateur après l'entrée en vigueur de la Convention.

3. Toute déclaration faite, conformément au paragraphe 1, après l'entrée en vigueur de la présente Convention est adressée à l'Administrateur.

4. Tout Etat qui a fait la déclaration visée par les dispositions du présent article peut la retirer sous réserve d'adresser une notification écrite à l'Administrateur. La notification prend effet trois mois après sa date de réception.

5. Tout Etat lié par une déclaration faite conformément au présent article est tenu, dans toute procédure judiciaire intentée devant un tribunal compétent et relative au respect de l'obligation définie dans cette déclaration, de renoncer à l'immunité de juridiction qu'il aurait pu invoquer.

Article 15

1. Chaque Etat contractant s'assure que toute personne qui reçoit, sur son territoire, des hydrocarbures donnant lieu à contribution en quantités telles qu'elle est tenue de contribuer au Fonds figure sur une liste établie et tenue à jour par l'Administrateur conformément aux dispositions suivantes.

2. Aux fins prévues au paragraphe 1, tout Etat contractant communique par écrit à l'Administrateur, à une date qui sera fixée dans le règlement intérieur, le nom et l'adresse de toute personne qui est tenue, en ce qui concerne cet Etat, de contribuer au Fonds conformément à l'article 10, ainsi que des indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.

3. La liste fait foi jusqu'à preuve contraire pour établir quelles sont, à un moment donné, les personnes tenues, en vertu de l'article 10, paragraphe 1, de contribuer au Fonds et pour déterminer, s'il y a lieu, les quantités d'hydrocarbures sur la base desquelles est fixé le montant de la contribution de chacune de ces personnes.

ORGANISATION ET ADMINISTRATION

Article 16

Le Fonds comprend une assemblée, un secrétariat dirigé par un administrateur et, conformément aux dispositions de l'article 21, un comité exécutif.

ASSEMBLÉE

Article 17

L'Assemblée se compose de tous les Etats contractants.

Article 18

Sous réserve des dispositions de l'article 26, l'Assemblée a pour fonctions :

1. D'élire, à chaque session ordinaire, un président et deux vice-présidents qui restent en fonctions jusqu'à la session ordinaire suivante;
2. D'établir son propre règlement intérieur, pour ce qui n'aura pas été expressément prévu par la présente Convention;
3. D'adopter le règlement intérieur du Fonds nécessaire à son bon fonctionnement;
4. De nommer l'Administrateur, d'édicter des règles en vue de la nomination des autres membres du personnel nécessaires et de fixer les conditions d'emploi de l'Administrateur et des autres membres du personnel;
5. D'adopter le budget annuel et de fixer les contributions annuelles;
6. De nommer les commissaires aux comptes et d'approuver les comptes du Fonds;
7. D'approuver le règlement des demandes d'indemnisation adressées au Fonds, de se prononcer sur la répartition entre les demandeurs du montant disponible au titre de la réparation des dommages conformément à l'article 4, paragraphe 5, et de fixer les conditions dans lesquelles peuvent être effectués des versements provisoires afin que les victimes de dommages par pollution soient indemnisées le plus rapidement possible;
8. D'élire, parmi les membres de l'Assemblée, ceux qui feront partie du Comité exécutif, conformément aux articles 21, 22 et 23;
9. D'instituer tous organes subsidiaires, permanents ou temporaires, qu'elle juge nécessaires;
10. De déterminer parmi les Etats qui ne sont pas parties à la Convention et parmi les organisations intergouvernementales ou internationales non gouvernementales ceux qui seront autorisés à participer, sans droit de vote, aux sessions de l'Assemblée, du Comité exécutif et des organes subsidiaires;
11. De donner à l'Administrateur, au Comité exécutif et aux organes subsidiaires toutes instructions relatives à la gestion du Fonds;
12. D'approuver les rapports et de contrôler les activités du Comité exécutif;
13. De veiller à la bonne application des dispositions de la Convention et de ses propres décisions;
14. De s'acquitter de toute autre fonction qui est de sa compétence aux termes de la présente Convention ou qui est nécessaire au bon fonctionnement du Fonds.

Article 19

1. L'Assemblée se réunit en session ordinaire, chaque année civile, sur convocation de l'Administrateur. Toutefois, si l'Assemblée a délégué au Comité exécutif les fonctions prévues à l'article 18, paragraphe 5, elle ne tiendra de session ordinaire que tous les deux ans.
2. L'Assemblée se réunit en session extraordinaire sur convocation de l'Administrateur à la demande du Comité exécutif ou d'un tiers au moins des membres de l'Assemblée.

Elle peut également être convoquée à l'initiative de l'Administrateur, après consultation du Président de l'Assemblée. Les membres sont informés de ces sessions par l'Administrateur au moins trente jours à l'avance.

Article 20

La majorité des membres de l'Assemblée constitue le quorum requis pour ses réunions.

COMITÉ EXÉCUTIF

Article 21

Le Comité exécutif doit être constitué lors de la première session ordinaire de l'Assemblée qui suit la date à laquelle quinze Etats sont parties à la présente Convention.

Article 22

1. Le Comité exécutif se compose d'un tiers des membres de l'Assemblée, ce chiffre ne devant toutefois pas être inférieur à sept ni supérieur à quinze. Lorsque le nombre des membres de l'Assemblée n'est pas divisible par trois, le tiers est calculé en prenant le chiffre immédiatement supérieur divisible par trois.

2. Lors de l'élection des membres du Comité exécutif, l'Assemblée :

a) Veille à assurer une répartition géographique équitable des sièges du Comité sur la base d'une représentation satisfaisante des Etats parties à la Convention qui sont particulièrement exposés aux risques de pollution par les hydrocarbures et des Etats parties à la Convention qui possèdent d'importantes flottes de navires pétroliers;

b) Elit la moitié des membres du Comité ou, si le total des membres à élire est un nombre impair, un nombre équivalent à la moitié du nombre total des membres moins un parmi les Etats parties à la Convention sur le territoire desquels ont été reçues, au cours de l'année civile précédente, les plus grandes quantités d'hydrocarbures devant être prises en considération aux termes de l'article 10. Toutefois, le nombre des Etats éligibles aux termes du présent alinéa est limité de la manière indiquée dans le tableau ci-dessous :

<i>Nombre total des membres du Comité</i>	<i>Nombre d'Etats éligibles en vertu de l'alinéa b</i>	<i>Nombre d'Etats à élire en vertu de l'alinéa b</i>
7	5	3
8	6	4
9	6	4
10	8	5
11	8	5
12	9	6
13	9	6
14	11	7
15	11	7

3. Un membre de l'Assemblée qui est éligible mais n'est pas élu en vertu des dispositions de l'alinéa b ne sera pas éligible aux autres sièges du Comité exécutif.

Article 23

1. Les membres du Comité exécutif restent en fonctions jusqu'à la clôture de la session ordinaire suivante de l'Assemblée.
2. Aucun Etat membre de l'Assemblée ne peut être élu au Comité exécutif pour plus de deux mandats consécutifs, si ce n'est pour satisfaire aux dispositions de l'article 22.

Article 24

Le Comité exécutif se réunit au moins une fois par année civile, après un préavis de trente jours, sur convocation de l'Administrateur qui agit de sa propre initiative ou à la demande du Président ou d'un tiers au moins de ses membres. Il se réunit à tout endroit qu'il juge approprié.

Article 25

Deux tiers au moins des membres du Comité exécutif constituent le quorum requis pour ses réunions.

Article 26

1. Le Comité exécutif a pour fonctions :
 - a) D'élire son président et d'adopter son propre règlement intérieur, pour les matières qui ne font pas l'objet des dispositions expresses de la Convention, et
 - b) D'assumer et d'exercer aux lieu et place de l'Assemblée les fonctions suivantes :
 - i) Edicter des règles en vue de la nomination du personnel nécessaire, autre que l'Administrateur, et fixer les conditions d'emploi de ce personnel;
 - ii) Approuver le règlement des demandes d'indemnisation présentées au Fonds et prendre à cet effet toutes autres mesures nécessaires prévues à l'article 13, paragraphe 7;
 - iii) Donner à l'Administrateur toutes instructions relatives à l'administration du Fonds et veiller à la bonne application par l'Administrateur, de la Convention, des décisions de l'Assemblée et des propres décisions du Comité;
 - c) De s'acquitter de toute autre fonction qui lui est confiée par l'Assemblée.
2. Le Comité exécutif établit et publie chaque année un rapport sur les activités du Fonds au cours de l'année civile précédente.

Article 27

Les membres de l'Assemblée qui ne sont pas membres du Comité exécutif ont le droit d'assister aux réunions de celui-ci en qualité d'observateurs.

SECRETARIAT

Article 28

1. Le Secrétariat comprend l'Administrateur et le personnel qui est nécessaire à l'administration du Fonds.
2. L'Administrateur est le représentant légal du Fonds.

Article 29

1. L'Administrateur est le plus haut fonctionnaire du Fonds. Sous réserve des instructions qui lui sont données par l'Assemblée et par le Comité exécutif, il s'acquitte des fonctions qui lui sont dévolues aux termes de la présente Convention et du règlement intérieur et de celles qui lui sont attribuées par l'Assemblée et par le Comité exécutif.

2. Il lui incombe notamment :

- a) De nommer le personnel nécessaire à l'administration;
- b) De prendre toute mesure utile à la bonne gestion des actifs du Fonds;
- c) De recouvrer les contributions dues en vertu de la présente Convention, en observant notamment les dispositions de l'article 13, paragraphe 3;
- d) De faire appel aux services d'experts juridiques, financiers ou autres, dans la mesure où leur assistance est nécessaire au règlement des demandes introduites contre le Fonds ou à l'exercice d'autres fonctions de celui-ci;
- e) De prendre toutes mesures en vue du règlement des demandes d'indemnisation présentées au Fonds, dans les limites et conditions fixées par le règlement intérieur, y compris le règlement final des demandes d'indemnisation sans l'approbation préalable de l'Assemblée ou du Comité exécutif, si le règlement intérieur en dispose ainsi;
- f) D'établir et de présenter à l'Assemblée ou au Comité exécutif, suivant le cas, les états financiers et les prévisions budgétaires pour chaque année civile;
- g) D'assister le Comité exécutif dans la préparation du rapport visé au paragraphe 2 de l'article 26;
- h) D'élaborer, rassembler et diffuser les notes, documents, ordres du jour, comptes rendus et renseignements requis pour les travaux de l'Assemblée, du Comité exécutif et des organes subsidiaires.

Article 30

Dans l'exercice de leurs devoirs, l'Administration ainsi que le personnel nommé et les experts désignés par lui ne sollicitent ou n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucune autorité étrangère au Fonds. Ils s'abstiennent de tout acte incompatible avec leur situation de fonctionnaires internationaux. Chaque Etat contractant s'engage à respecter le caractère exclusivement international des fonctions de l'Administrateur ainsi que du personnel nommé et des experts désignés par celui-ci et à ne pas chercher à les influencer dans l'exécution de leur tâche.

FINANCES

Article 31

1. Chaque Etat partie à la Convention prend à sa charge les rémunérations, frais de déplacement et autres dépenses de sa délégation à l'Assemblée et de ses représentants au Comité exécutif et dans les organes subsidiaires.

2. Toute autre dépense engagée pour le fonctionnement du Fonds est à la charge de ce dernier.

VOTE

Article 32

Le vote à l'Assemblée et au Comité exécutif est régi par les dispositions suivantes :

- a) Chaque membre dispose d'une voix;
- b) Sauf dispositions contraires de l'article 33, les décisions de l'Assemblée et du Comité exécutif sont prises à la majorité des membres présents et votants;

c) Lorsqu'une majorité des trois quarts ou des deux tiers est requise, à la majorité des trois quarts ou des deux tiers des membres présents;

d) Aux fins du présent article, l'expression « membres présents » signifie « membres présents à la séance au moment du vote ». Le membre de phrase « membres présents et votants » désigne les « membres présents et exprimant un vote affirmatif ou négatif ». Les membres qui s'abstiennent sont considérés comme ne votant pas.

Article 33

1. Les décisions suivantes de l'Assemblée exigent une majorité des trois quarts :

- a) L'augmentation du montant maximal de l'indemnisation à la charge du Fonds, conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 6;
- b) Toute décision prise conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4, relative au remplacement des instruments mentionnés dans le paragraphe en question;
- c) L'attribution au Comité exécutif des fonctions prévues à l'article 18, paragraphe 5.

2. Les décisions suivantes de l'Assemblée exigent une majorité des deux tiers :

- a) Toute décision, prise conformément aux dispositions de l'article 13, paragraphe 3, de renoncer à une action en justice contre un contribuable;
- b) La nomination de l'Administrateur conformément aux dispositions de l'article 18, paragraphe 4;
- c) La création d'organes subsidiaires conformément à l'article 18, paragraphe 9.

Article 34

1. Le Fonds, ses avoirs, revenus y compris les contributions et autres biens sont exonérés de tout impôt direct dans tous les Etats contractants.

2. Lorsque le Fonds effectue des achats importants de biens mobiliers ou immobiliers ou fait exécuter des prestations de services importantes, nécessaires à l'exercice de ses activités officielles et dont le prix comprend des droits indirects ou des taxes à la vente, les gouvernements des Etats membres prennent, chaque fois qu'ils le peuvent, des dispositions appropriées en vue de la remise ou du remboursement du montant de ces droits et taxes.

3. Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts, taxes et droits qui ne constituent que la simple rémunération de services d'utilité publique.

4. Le Fonds est exonéré de tous droits de douane, taxes et autres impôts connexes à l'égard des objets importés ou exportés par lui ou en son nom pour son usage officiel. Les objets ainsi importés ne seront pas cédés à titre onéreux ou gratuit sur le territoire du pays dans lequel ils auront été introduits, à moins que ce ne soit à des conditions agréées par le gouvernement de ce pays.

5. Les personnes qui contribuent au Fonds aussi bien que les victimes et propriétaires de navires qui reçoivent des versements du Fonds restent soumis à la législation fiscale de l'Etat où ils sont imposables, sans que la présente Convention ne leur confère d'exemption ni d'autre avantage fiscal.

6. Les renseignements concernant chaque contribuable fournis aux fins de la présente Convention ne sont pas divulgués en dehors du Fonds, sauf si cela est absolument nécessaire pour permettre au Fonds de s'acquitter de ses fonctions, notamment en tant que demandeur ou défendeur dans une action en justice.

7. Quelle que soit leur réglementation actuelle ou future en matière de contrôle des changes ou de transferts de capitaux, les Etats contractants autorisent, sans aucune restriction, les transferts et versements des contributions au Fonds ainsi que des indemnités payées par le Fonds.

Article 35

1. Le Fonds n'est tenu à aucune obligation en vertu des articles 4 à 5 pour des événements qui se produisent dans un délai de cent vingt jours après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

2. Les demandes d'indemnisation visées à l'article 4 et les demandes de prise en charge financière visées à l'article 5 qui découlent d'événements survenus plus de cent vingt jours, et au plus tard deux cent quarante jours, après l'entrée en vigueur de la présente Convention ne peuvent être présentées au Fonds avant l'expiration d'un délai de deux cent quarante jours à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 36

Le Secrétaire général de l'Organisation convoque l'Assemblée pour sa première session. Cette session se tient dès que possible après l'entrée en vigueur de la Convention et, en tout cas, dans un délai de trente jours, à compter de la date de cette entrée en vigueur.

CLAUSES FINALES

Article 37

1. La présente Convention est ouverte à la signature des Etats qui ont signé la Convention sur la responsabilité ou qui y adhèrent et à tous les Etats représentés à la Conférence de 1971 sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La Convention reste ouverte à la signature jusqu'au 31 décembre 1972.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, la présente Convention est ratifiée, acceptée ou approuvée par les Etats qui l'ont signée.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les Etats qui n'ont pas signé la présente Convention peuvent y adhérer.

4. Seuls les Etats qui ont ratifié, accepté ou approuvé la Convention sur la responsabilité ou qui y ont adhéré peuvent ratifier, accepter ou approuver la présente Convention ou y adhérer.

Article 38

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention à l'égard de tous les Etats contractants à la Convention ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits Etats, est réputé s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

Article 39

Avant l'entrée en vigueur de la présente Convention, tout Etat doit, lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 38, paragraphe 1, et ultérieurement chaque année à une date

désignée par le Secrétaire général de l'Organisation, communiquer au Secrétaire général de l'Organisation le nom et l'adresse des personnes qui, pour cet Etat, seraient tenues de contribuer au Fonds, en application de l'article 10, ainsi que les renseignements sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues sur le territoire de cet Etat par ces personnes au cours de l'année civile précédente.

Article 40

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies :

a) Au moins huit Etats ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation, et

b) Le Secrétaire général de l'Organisation a été informé, conformément à l'article 39, que les personnes qui seraient tenues, dans ces Etats, de contribuer au Fonds en application de l'article 10, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, au moins 750 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

2. Toutefois, la présente Convention ne peut entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention sur la responsabilité.

3. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Article 41

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats contractants à tout moment à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date de dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

4. Toute dénonciation de la Convention sur la responsabilité civile constitue une dénonciation de la présente Convention. Elle prend effet à la date à laquelle la dénonciation de la Convention sur la responsabilité civile prend elle-même effet conformément au paragraphe 3 de l'article XVI de cette dernière Convention.

5. Nonobstant toute dénonciation faite par un Etat contractant conformément au présent article, les dispositions de la présente Convention sur l'obligation de verser une contribution en vertu de l'article 10 pour un événement survenu dans les conditions prévues à l'article 12, paragraphe 2, b, avant que la dénonciation ne prenne effet, continuent de s'appliquer.

Article 42

1. Tout Etat contractant peut, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation qui entraînera, à son avis, une augmentation considérable du niveau des contributions des autres Etats contractants, demander à l'Administrateur de convoquer l'Assemblée en session extraordinaire. L'Administrateur convoque l'Assemblée dans un délai de soixante jours après la réception de la demande.

2. L'Administrateur peut, de sa propre initiative, convoquer l'Assemblée en session extraordinaire dans un délai de soixante jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation

s'il considère que cette dénonciation entraînera, à son avis, une augmentation considérable du niveau des contributions des autres Etats contractants.

3. Si au cours d'une session extraordinaire tenue conformément au paragraphe 1 ou 2, l'Assemblée décide que la dénonciation entraînera une augmentation considérable du niveau des contributions pour les autres Etats contractants, chacun de ces Etats peut, au plus tard cent vingt jours avant la date à laquelle la dénonciation prend effet, dénoncer la présente Convention. Cette dénonciation prend effet à la même date.

Article 43

1. La présente Convention cesse d'être en vigueur lorsque le nombre des Etats contractants devient inférieur à trois.

2. Les Etats contractants qui sont liés par la présente Convention la veille du jour où elle cesse d'être en vigueur prennent toutes les mesures nécessaires pour que le Fonds puisse exercer les fonctions prévues à l'article 44 et, pour ces fins seulement, restent liés par la présente Convention.

Article 44

1. Au cas où la présente Convention cesserait d'être en vigueur, le Fonds :

a) Devra assumer ses obligations relatives à tout événement survenu avant que la Convention ait cessé d'être en vigueur;

b) Pourra exercer ses droits en matière de recouvrement des contributions dans la mesure où ces dernières sont nécessaires pour lui permettre de remplir les obligations visées à l'alinéa a, y compris les frais d'administration qu'il devra engager à cet effet.

2. L'Assemblée prendra toute mesure nécessaire en vue de la liquidation du Fonds, y compris la distribution équitable des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds, entre les personnes ayant versé des contributions.

3. Aux fins du présent article, le Fonds demeure une personne juridique.

Article 45

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention à la demande du tiers au moins des Etats contractants à cette Convention.

Article 46

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation :

a) Informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :

i) De toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) De la date d'entrée en vigueur de la Convention;

iii) De toute dénonciation de la Convention et de la date à laquelle cette dénonciation prend effet;

b) Transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y adhèrent.

Article 47

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie conforme au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 48

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Le Secrétariat de l'Organisation en fait préparer des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles, le dix-huit décembre mil neuf cent soixante et onze.

4. — AGENCE INTERNATIONALE DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE

Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires. Faite à Bruxelles le 17 décembre 1971

[Pour le texte de la Convention, voir p. 104 du présent *Annuaire*.]

CONVENTION
SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES
DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES RESULTANT DE
LA RECHERCHE ET DE L'EXPLOITATION DES RESSOURCES
MINERALES DU SOUS-SOL MARIN

Les Etats parties à la présente Convention,

Conscients des risques de pollution par les hydrocarbures que créent la recherche et l'exploitation de certaines ressources minérales du sous-sol marin,

Convaincus de la nécessité de garantir une indemnisation adéquate des personnes qui subissent des dommages du fait d'une telle pollution,

Désireux d'adopter des règles et des procédures uniformes pour définir les questions de responsabilité et assurer une réparation adéquate dans de telles situations,

Sont convenus des dispositions suivantes:

ARTICLE I

Aux fins de la présente Convention:

1. a) "Hydrocarbures" signifie le pétrole brut et les condensats, que ce pétrole ou ces condensats soient ou non mélangés à d'autres substances ou présents dans d'autres substances;
b) l'expression "pétrole brut" comprend le pétrole brut traité pour le transport, par exemple, par l'addition ou le retrait de certaines fractions.
2. "Installation" signifie:
 - a) tout puits ou tout autre dispositif fixe ou mobile utilisé pour la recherche, la production, le traitement, l'entreposage, le transport ou le réglage de secours du débit du pétrole brut provenant du lit de la mer ou du sous-sol marin;
 - b) tout puits qui a été utilisé pour la recherche, la production ou le réglage de secours du débit du pétrole brut provenant du lit de la mer ou du sous-sol marin et qui a été abandonné après l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat de contrôle intéressé;
 - c) tout puits utilisé pour la recherche, la production ou le réglage de secours du débit des gaz ou des condensats provenant du lit de la mer ou du sous-sol marin pendant le forage d'un tel puits y compris son achèvement ou pendant que des travaux y sont en cours à l'exclusion des opérations courantes d'entretien;
 - d) tout puits utilisé pour la recherche de ressources minérales autres que le pétrole brut, les gaz ou les condensats lorsque cette recherche s'accompagne d'une pénétration en profondeur du sous-sol marin; et

e) tout dispositif ordinairement utilisé pour l'entreposage du pétrole brut provenant du lit de la mer ou du sous-sol marin; situé ou dont une partie importante est située en mer au-delà de la laisse de basse-mer du littoral telle qu'indiquée sur des cartes à grande échelle officiellement reconnues par l'Etat de contrôle.

Il est toutefois entendu que:

- i) lorsqu'un ou plusieurs puits sont reliés directement à une plate-forme ou à un dispositif similaire, ce ou ces puits constituent avec cette plate-forme ou ce dispositif une seule et même installation; et
 - ii) un navire, tel que défini par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures faite à Bruxelles, le 29 novembre 1969, n'est pas considéré comme une installation.
3. "Exploitant" signifie la personne, détentrice ou non d'un titre minier, désignée comme tel aux fins de la présente Convention par l'Etat de contrôle ou, en l'absence d'une telle désignation, la personne qui exerce le contrôle globale des activités poursuivies sur l'installation.
4. "Etat de contrôle" signifie l'Etat partie qui exerce des droits souverains pour la recherche et l'exploitation des ressources du lit de la mer et du sous-sol marin dans la région où est située l'installation. Lorsqu'une installation s'étend sur des régions où plusieurs Etats parties exercent de tels droits, ces Etats peuvent désigner d'un commun accord celui d'entre eux qui est l'Etat de contrôle.
5. "Personne" signifie toute personne physique ou morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.
6. "Domage par pollution" signifie toute perte ou tout dommage causé à l'extérieur de l'installation par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures provenant de l'installation et comprend le coût des mesures de sauvegarde ainsi que toute perte ou tout dommage causé à l'extérieur de l'installation par les mesures de sauvegarde.
7. "Mesures de sauvegarde" signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne en rapport avec un événement donné pour prévenir ou limiter le dommage par pollution, à l'exception des mesures de contention de puits et des mesures prises pour protéger, réparer ou remplacer une installation.
8. "Événement" signifie tout fait ou toute succession de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage par pollution.
9. "Droit de tirage spécial" s'entend du droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international et utilisé par lui pour ses propres opérations et transactions.

ARTICLE 2

La présente Convention s'applique uniquement au dommage par pollution:

- a) résultant d'un événement survenu au-delà de la laisse de basse-mer du littoral à une installation placée sous la juridiction d'un Etat de contrôle, et

b) subis sur le territoire d'un Etat partie y compris ses eaux intérieures et sa mer territoriale ou dans les espaces marins où, conformément au droit international, cet Etat a des droits souverains sur les ressources naturelles,

ainsi qu'aux mesures de sauvegarde, quelque soit le lieu où elles aient été prises, destinées à prévenir ou à limiter un tel dommage par pollution.

ARTICLE 3

1. L'exploitant de l'installation au moment d'un événement est responsable de tout dommage par pollution qui résulte de l'événement sauf dans les cas prévus aux paragraphes 3, 4 et 5 du présent article. Lorsque l'événement consiste en une succession de faits, l'exploitant de l'installation au moment de l'un quelconque de ces faits est responsable du dommage par pollution résultant de ceux de ces faits survenus alors qu'il était l'exploitant.

2. Lorsqu'il y a plusieurs exploitants pour une même installation, ces exploitants sont conjointement et solidairement responsables.

3. L'exploitant n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible.

4. L'exploitant d'un puits abandonné n'est pas responsable s'il prouve que l'événement qui a causé le dommage par pollution est survenu plus de cinq ans après la date à laquelle le puits a été abandonné sous le contrôle et en conformité des exigences de l'Etat de contrôle. Lorsque le puits a été abandonné dans d'autres conditions la responsabilité de l'exploitant est soumise à la loi nationale applicable.

5. Si l'exploitant prouve que le dommage par pollution résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, l'exploitant peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers elle.

ARTICLE 4

1. Aucune demande en réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre l'exploitant autrement que sur la base de la présente Convention.

2. Aucune demande en réparation de dommage par pollution, qu'elle soit fondée ou non sur la présente Convention, ne peut être formée contre les préposés ou mandataires de l'exploitant.

3. La présente Convention ne préjuge pas la question de savoir si l'exploitant responsable d'un dommage en vertu de ses dispositions a un droit de recours.

ARTICLE 5

1. Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits à partir de plus d'une installation et qu'un dommage par pollution en résulte, les exploitants de toutes les installations en cause sont, sous réserve des dispositions de l'article 3, conjointement et solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

2. Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits à partir d'une seule installation à la suite d'un événement ayant entraîné un dommage par pollution, et qu'un changement d'exploitant ait lieu pendant l'événement, tous les exploitants de l'installation sont, sous réserve des dispositions de l'article 3, conjointement et solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

ARTICLE 6

1. L'exploitant est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention pour chaque installation et chaque événement à un montant de 30 millions de droits de tirage spéciaux pendant une période d'une durée de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention est ouverte à la signature et, par la suite, à un montant de 40 millions de droits de tirage spéciaux.

2. Lorsque les exploitants de plusieurs installations sont responsables en vertu du paragraphe premier de l'article 5, la responsabilité de l'exploitant de l'une quelconque de ces installations ne peut excéder pour un événement la limite qui pourrait lui être applicable en vertu des dispositions du présent article et de l'article 15.

3. Lorsque plusieurs exploitants sont responsables pour une même installation en vertu de la présente Convention, la responsabilité totale de tous ces exploitants à l'égard d'un événement quelconque ne peut excéder le montant maximum qui pourrait être mis à la charge de l'un quelconque d'entre eux, sans qu'aucun d'eux ne soit responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

4. L'exploitant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est établi que le dommage par pollution résulte d'un acte ou d'une omission que l'exploitant a lui-même commis délibérément en sachant pertinemment qu'un dommage par pollution en résulterait.

5. Pour bénéficier de la limitation à laquelle il pourrait être en droit de prétendre en vertu du paragraphe premier du présent article, l'exploitant doit constituer un fonds s'élevant au montant de la limitation de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats parties où une action est engagée en vertu de l'article 11. Un fonds constitué par l'un des exploitants mentionnés au paragraphe 2 de l'article 3 est réputé être constitué par tous. Ce fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie, admise par la législation de l'Etat partie sur le territoire duquel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

6. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

7. Si, avant la distribution du fonds, l'exploitant, ses préposés ou ses mandataires ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou toute autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

8. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 7 du présent article peut être exercé également par une autre personne que celles qui y sont mentionnées pour toute somme qu'elle aurait versée en réparation du dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

9. Lorsque l'exploitant ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement tout ou partie d'une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 7 ou 8 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat partie où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

10. Les créances relatives aux mesures de sauvegarde prises par l'exploitant lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

11. Le montant mentionné au paragraphe premier du présent article est converti dans la monnaie nationale de l'Etat partie dans lequel le fonds est constitué sur la base de la valeur de ladite monnaie par rapport à la moyenne, pendant les trente jours précédant immédiatement la date à laquelle le fonds est constitué, des droits de tirage spéciaux, telle que cette valeur est publiée par le Fonds monétaire international.

12. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut, seul ou conjointement avec l'exploitant, constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par l'exploitant. Un tel fonds peut être constitué même lorsque le dommage par pollution résulte d'un acte ou d'une omission que l'exploitant a lui-même commis délibérément en sachant pertinemment qu'un dommage de pollution en résulterait, mais sa constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis de l'exploitant.

ARTICLE 7

1. Lorsqu'après l'événement, l'exploitant a constitué un fonds en application de l'article 6 et est en droit de limiter sa responsabilité:

- a) aucun droit à indemnisation pour dommage par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens de l'exploitant;
- b) le tribunal ou toute autre autorité compétente de tout Etat partie ordonne la libération de tout bien appartenant à l'exploitant, saisi à la suite d'une

demande en réparation pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions du paragraphe premier du présent article ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

ARTICLE 8

1. Aux fins de couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention, l'exploitant est tenu de souscrire et de conserver une assurance ou toute autre garantie financière dont le montant, la nature et les conditions sont fixés par l'Etat de contrôle, à condition que ce montant ne soit pas inférieur à 22 millions de droits de tirage spéciaux pendant une période d'une durée de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention est ouverte à la signature et, par la suite, à 35 millions de droits de tirage spéciaux. Toutefois l'Etat de contrôle peut exempter, totalement ou partiellement, l'exploitant de l'obligation de souscrire et de conserver une assurance ou toute autre garantie financière qui couvre sa responsabilité dans le cas où le dommage par pollution a été en totalité causé par un acte de sabotage ou de terrorisme.

2. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité de l'assurance ou de la garantie, avant l'expiration d'un délai de deux mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité publique compétente de l'Etat de contrôle. La disposition qui précède s'applique également à toute modification ayant pour effet que l'assurance ou la garantie financière ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

3. Toute demande en réparation de dommage par pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité de l'exploitant pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, la responsabilité du défendeur est limitée au montant fixé en application du paragraphe premier du présent article, même lorsque le dommage par pollution résulte d'un acte ou d'une omission que l'exploitant a lui-même commis délibérément en sachant pertinemment qu'un dommage par pollution en résulterait. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que l'exploitant serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation de l'exploitant. Le défendeur de surcroît peut se prévaloir du fait que le dommage par pollution résulte d'une faute intentionnelle de l'exploitant lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'exploitant contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger l'exploitant à se joindre à la procédure.

4. Tout fonds constitué par une assurance ou une autre garantie financière en application du paragraphe premier du présent article est disponible par priorité pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

5. Lorsque l'exploitant est un Etat partie, il n'est pas tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité.

ARTICLE 9

1. Il est constitué une Commission, composée d'un représentant de chaque Etat partie.

2. Si un Etat partie estime que le ou les montants en vigueur en vertu des articles 6 et 8 ne sont plus adéquats ou sont devenus autrement insuffisamment réalistes, il peut convoquer une réunion de la Commission pour examiner cette question. Les Etats qui ont signé la Convention mais qui n'y sont pas encore parties seront invités à participer aux travaux de la Commission en qualité d'observateurs. La Commission peut recommander aux Etats parties un amendement à l'un quelconque des montants, si les représentants d'au moins trois quarts des Etats parties à la Convention votent en faveur d'une telle recommandation. En formulant cette recommandation, la Commission prend en considération:

- a) toutes informations, relatives aux événements qui causent ou sont de nature à causer un dommage par pollution, se rapportant aux objets de la présente Convention;
- b) toutes informations sur l'évolution du coût, depuis l'entrée en vigueur de la présente Convention, des catégories de biens et de services utilisées pour traiter et combattre les déversements d'hydrocarbures en mer;
- c) la possibilité de couvrir efficacement, par voie d'assurance, le risque de responsabilité pour dommage par pollution.

3. Tout montant éventuellement recommandé suivant les dispositions du paragraphe 2 du présent article est notifié par le gouvernement dépositaire à tous les Etats parties. Il remplace le montant actuellement applicable trente jours après son acceptation par tous les Etats parties. Tout Etat partie qui n'a pas, dans les six mois suivant la notification précitée, ou dans le délai spécifié dans la recommandation, notifié au gouvernement dépositaire qu'il ne peut accepter le montant recommandé est réputé l'avoir accepté.

4. Si le montant recommandé n'a pas été accepté par tous les Etats parties dans les six mois suivant sa notification par le gouvernement dépositaire ou dans le délai spécifié dans la recommandation, il remplace entre les Etats parties qui l'ont accepté le montant actuellement applicable trente jours après. Tout autre Etat partie peut accepter ultérieurement le montant recommandé, et celui-ci s'applique à lui à l'expiration d'un délai de trente jours après cette acceptation.

5. Les recommandations de la Commission acceptées à l'unanimité par les Etats parties lient tout Etat adhérent à la présente Convention. Lorsqu'une telle recommandation n'est pas acceptée à l'unanimité par les Etats parties, tout Etat adhérent à la présente Convention est réputé l'avoir acceptée s'il ne notifie pas au gouvernement dépositaire, lors de son adhésion, le fait qu'il n'accepte pas ladite recommandation.

ARTICLE 10

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent si, dans un délai de douze mois à compter de la date à laquelle la personne ayant subi le dommage en a eu connaissance ou aurait dû raisonnablement en avoir connaissance, le demandeur n'a pas notifié par écrit à l'exploitant sa demande d'indemnisation ou intenté une action en justice en réparation de ce dommage. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de quatre ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement qui a occasionné le dommage. Au cas où l'événement consiste en une succession de faits, le délai de quatre ans court à partir du dernier de ces faits.

ARTICLE 11

1. Il ne peut être présenté de demandes d'indemnisation en vertu de la présente Convention que devant les tribunaux du ou des Etats parties où un dommage par pollution résultant de l'événement a été subi ou devant les tribunaux de l'Etat de contrôle. Pour déterminer le lieu où le dommage a été subi, un dommage subi dans les espaces marins où, conformément au droit international, un Etat a des droits souverains sur les ressources naturelles est réputé avoir été subi dans cet Etat.

2. Chaque Etat partie veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de ces actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément à l'article 6, les tribunaux de l'Etat partie où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

ARTICLE 12

1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article 11, qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans tout Etat partie sauf:

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement, reconnu en vertu du paragraphe premier du présent article, est exécutoire dans chaque Etat partie dès que les procédures exigées dans cet Etat ont été accomplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande, ni un contrôle de la loi applicable.

ARTICLE 13

Lorsque l'exploitant est un Etat partie, cet Etat est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article 11 et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'Etat souverain.

ARTICLE 14

Nul ne peut être tenu pour responsable en vertu de la présente Convention d'un dommage causé par un accident nucléaire:

- a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou si l'exploitant d'un navire nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Bruxelles du 25 mai 1962 relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires; ou
- b) si l'exploitant d'une installation nucléaire ou l'exploitant d'un navire nucléaire est responsable de ce dommage en vertu d'une loi nationale relative à la responsabilité pour de tels dommages, à condition que cette loi soit à tous égards aussi favorable aux personnes pouvant subir des dommages que, en ce qui concerne l'exploitant d'une installation nucléaire, l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne ou, en ce qui concerne l'exploitant d'un navire nucléaire, la Convention de Bruxelles.

ARTICLE 15

1. La présente Convention n'exclut pas la possibilité pour un Etat de prévoir une responsabilité illimitée ou une limite supérieure à celle applicable en vertu de l'article 6 en cas de dommage par pollution causé par des installations dont il est l'Etat de contrôle et subi dans cet Etat ou dans un autre Etat partie, à la condition toutefois que cet Etat n'exerce pas, dans ce cas, de discrimination fondée sur la nationalité. Une telle disposition peut se fonder sur le principe de la réciprocité.

2. Les tribunaux de chaque Etat partie appliquent la loi de l'Etat de contrôle pour déterminer si l'exploitant est en droit, en vertu des dispositions du présent article et du paragraphe premier de l'article 6, de limiter sa responsabilité et, dans ce cas, pour en fixer le montant.

3. Le présent article n'affecte pas le montant de l'indemnisation disponible au titre d'un dommage par pollution subi dans des Etats parties à l'égard duquel les dispositions prises en application du paragraphe premier du présent article ne s'appliquent pas.

4. Aux termes du présent article, le dommage par pollution subi dans un Etat partie s'entend du dommage par pollution subi sur le territoire de cet Etat ou dans les espaces marins où, conformément au droit international, il a des droits souverains sur les ressources naturelles.

ARTICLE 16

La présente Convention est ouverte à Londres du premier mai 1977 au 30 avril 1978 à la signature des Etats invités à la Conférence intergouvernementale sur la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant d'opérations en mer, tenue à Londres du 20 au 31 octobre 1975 et du 13 décembre au 17 décembre 1976, et est ensuite ouverte à l'adhésion desdits Etats.

ARTICLE 17

La présente Convention est soumise à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation.

ARTICLE 18

Les Etats parties peuvent à l'unanimité inviter à adhérer à la présente Convention d'autres Etats riverains de la Mer du Nord, de la Mer Baltique ou de la partie de l'Océan Atlantique située au nord du 36° degré de latitude nord.

ARTICLE 19

Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion sont déposés auprès du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

ARTICLE 20

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour suivant la date de dépôt du quatrième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour chaque Etat ratifiant, acceptant ou approuvant la présente Convention ou y adhérant après le dépôt du quatrième instrument, la présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour suivant le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

ARTICLE 21

Tout Etat partie peut à tout moment dénoncer la présente Convention en donnant notification écrite au gouvernement dépositaire. Une telle dénonciation prend effet douze mois après la date de la réception par le gouvernement dépositaire de la notification, ou à toute date ultérieure spécifiée le cas échéant dans ladite notification.

ARTICLE 22

1. Tout Etat peut, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer par notification écrite adressée au gouvernement dépositaire que la présente Convention s'applique à tout ou partie des territoires dont il assure les relations internationales, à condition que ces territoires se trouvent dans la région définie à l'article 18.

2. Une telle déclaration prend effet le quatre-vingt-dixième jour suivant la date de sa réception par le gouvernement dépositaire ou, au cas où la présente Convention ne serait pas encore entrée en vigueur à la fin de ce délai, à la date de son entrée en vigueur.

3. Tout Etat partie ayant fait une déclaration en application du paragraphe premier de cet article peut, en application de l'article 21, dénoncer la présente Convention en ce qui concerne tout ou partie des territoires qui y sont visés.

ARTICLE 23

Tout Etat partie peut, après avoir obtenu l'accord d'au moins un tiers des Etats parties, convoquer une conférence des Etats parties ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

ARTICLE 24

Aucune réserve ne peut être faite à l'égard de la présente Convention.

ARTICLE 25

Le gouvernement dépositaire informe les Etats visés à l'article 16 et les Etats qui adhèrent à la présente Convention:

- a) des signatures de la présente Convention, du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, de la réception des notifications visées à l'article 22 et de la réception des notifications de dénonciation;
- b) de la date à laquelle la Convention entre en vigueur; et
- c) des recommandations de la Commission créée en application des dispositions de l'article 9, de leurs acceptations et de leurs non-acceptations desdites recommandations et des dates auxquelles ces recommandations prennent effet.

ARTICLE 26

L'original de la présente Convention, dont les textes français et anglais font également foi, sera déposé auprès du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord qui en transmettra des copies conformes aux Etats visés à l'article 16 et aux Etats qui adhèrent à la Convention et, lors de son entrée en vigueur, en transmettra une copie conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires. Faite à Bruxelles le 17 décembre 1971⁶

Les Hautes Parties Contractantes,

Considérant que la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire du 29 juillet 1960 et son protocole additionnel du 28 janvier 1964 (dénommée ci-après « Convention de Paris ») et que la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires du 21 mai 1963 (dénommée ci-après « Convention de Vienne »)⁷, prévoient qu'en cas de dommage causé par un accident nucléaire survenu au cours d'un transport maritime de matières nucléaires couvert par ces conventions l'exploitant d'une installation nucléaire est la personne responsable de ce dommage,

Considérant que des dispositions semblables existent dans les lois nationales en vigueur dans certains Etats,

Considérant que l'application de toute convention internationale antérieure dans le domaine du transport maritime est toutefois maintenue,

Désireuses de faire en sorte que l'exploitant d'une installation nucléaire soit responsable à l'exclusion de toute autre personne en cas de dommage causé par un accident nucléaire survenu au cours d'un transport maritime de matières nucléaires,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier

Toute personne qui, en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicables dans le domaine du transport maritime, est susceptible d'être rendue responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire, est exonérée de sa responsabilité :

a) Si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou

b) Si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu d'une loi nationale relative à la responsabilité pour de tels dommages, à condition que cette loi soit à tous égards aussi favorable aux personnes pouvant subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

⁶ La Convention a été préparée par la Conférence juridique internationale sur le transport par mer des substances nucléaires, tenue à Bruxelles du 29 novembre au 2 décembre 1971, à la suite des décisions et mesures concertées prises par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, l'Agence internationale de l'énergie atomique et l'Agence européenne pour l'énergie nucléaire de l'Organisation de coopération et de développement économiques.

⁷ *Annuaire juridique*, 1963, p. 153.

Article 2

1. L'exonération prévue à l'article premier s'applique aussi en ce qui concerne un dommage causé par un accident nucléaire :

a) A l'installation nucléaire elle-même ou aux biens qui se trouvent sur le site de cette installation et qui sont ou doivent être utilisés en rapport avec elle,

b) Au moyen de transport sur lequel les matières nucléaires en cause se trouvaient au moment de l'accident nucléaire,

dont l'exploitant de l'installation nucléaire n'est pas responsable du fait que sa responsabilité pour ce dommage a été exclue conformément aux dispositions de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou, dans les cas visés à l'article premier, alinéa b, par des dispositions équivalentes de la loi nationale susmentionnée.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1 n'affectent pas la responsabilité de toute personne physique qui a causé le dommage par un acte ou une omission procédant de l'intention de causer un dommage.

Article 3

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte la responsabilité de l'exploitant d'un navire nucléaire pour un dommage causé par un accident nucléaire dans lequel sont impliqués le combustible nucléaire ou les produits ou déchets radioactifs de ce navire.

Article 4

La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales dans le domaine des transports maritimes qui, à la date à laquelle la présente Convention est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, le présent article n'affecte pas les obligations qu'ont les Parties contractantes à la présente Convention envers les Etats non contractants du fait de ces conventions internationales.

Article 5

1. La présente Convention est ouverte à la signature à Bruxelles et reste ouverte à la signature à Londres au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (dénommée ci-après « l'Organisation ») jusqu'au 31 décembre 1972 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par :

a) Signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

b) Signature sous réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) Adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Article 6

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle cinq Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation

ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour tout Etat qui ultérieurement signe la présente Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

Article 7

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties contractantes à tout moment à compter de la date à laquelle la Convention sera entrée en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cette notification.

4. Nonobstant une dénonciation effectuée par une Partie contractante conformément au présent article, les dispositions de la présente Convention restent applicables pour tout dommage causé par un accident nucléaire survenu avant que cette dénonciation ne prenne effet.

Article 8

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou toute Partie contractante à la présente Convention qui assume la responsabilité des relations internationales d'un territoire, peut, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître que cette extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui y serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou toute Partie contractante ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article, peut à tout moment, après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire, faire connaître, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article 9

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties contractantes à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties contractantes.

Article 10

Une Partie contractante pourra formuler des réserves correspondant à celles qu'elle aura valablement formulées à la Convention de Paris ou à la Convention de Vienne. Les réserves pourront être faites au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion.

Article 11

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation :
 - a) Informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :
 - i) De toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus,
 - ii) Des réserves faites conformément à la présente Convention,
 - iii) De la date d'entrée en vigueur de la présente Convention,
 - iv) De toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet,
 - v) De l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 8 et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin,
 - b) Transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.
3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 12

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont préparées par le Secrétariat de l'Organisation et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles le dix-sept décembre 1971.

SR/1

2 mai 1973

FRANCAIS

Original : ARABE

TROISIEME COMMISSION (REUNION OFFICIEUSE)
(RECHERCHE SCIENTIFIQUE)

ARABIE SAOUDITE, BAHREIN, EGYPTE, EMIRATS ARABES UNIS, IRAK,
JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE, JORDANIE, KOWEIT, LIBAN, MAROC,
MAURITANIE, OMAN, PORTUGAL, QATAR, REPUBLIQUE ARABE SYRIENNE,
SOMALIE, SOUDAN, TUNISIE, YEMEN ET YEMEN DEMOCRATIQUE :
SUGGESTION OFFICIEUSE

Article 26d

Libeller le texte de cet article comme suit :

1. Tout dommage imputable à des activités de recherche scientifique causé au milieu marin ou à des biens et personnes dans ce milieu donne lieu à une demande de réparation.
2. Lorsque les dommages résultent d'actes exercés par un Etat particulier, cet Etat est responsable :
 - a) conformément aux règles du droit international s'il a exercé un acte de souveraineté;
 - b) conformément aux règles du droit privé s'il a exercé un acte d'une autre nature, par exemple une transaction commerciale. Les Etats ont l'obligation d'accorder une indemnisation pour les dommages causés ou de les réparer et, à cet effet, l'Etat intéressé désigne la partie qui le représentera dans toute procédure judiciaire éventuelle.
3. Lorsque les dommages résultent d'actes exercés par d'autres personnes physiques ou morales, ces dernières sont considérées comme responsables conformément aux règles du droit privé et ont l'obligation d'accorder une indemnisation ou de réparer les dommages.
4. Les Etats et les organisations internationales spécialisées prennent les mesures législatives et d'organisation nécessaires pour empêcher que des activités de recherche scientifique marine contrevenant aux dispositions de la présente Convention ne soient exercées dans les zones relevant de leur souveraineté ou de leur juridiction. Ils prennent aussi des mesures semblables en ce qui concerne les personnes physiques ou morales ayant leur nationalité ou les personnes relevant de leur juridiction et ils déterminent les sanctions applicables en cas de violation.

5. Les Etats prennent les mesures législatives et d'organisation nécessaires pour offrir à la partie lésée des voies de recours devant leurs tribunaux ou leurs autorités nationales afin que ladite partie puisse obtenir une indemnisation ou une réparation pour les dommages causés chaque fois que les actes considérés ont été exercés ou que les dommages ont été causés dans une zone relevant de leur souveraineté ou de leur juridiction, ou que les dommages résultent d'actes qui ne constituent pas de leur part un exercice de leur souveraineté ou d'actes exercés par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction. La partie lésée a le droit de choisir la partie à laquelle l'indemnisation ou la réparation des dommages sera demandée lorsqu'il y a plusieurs parties responsables.

6. Les Etats créent des institutions financières et techniques régionales et internationales auxquelles les demandes d'indemnisation ou de réparation peuvent être adressées lorsque les responsables des dommages sont inconnus ou sont partiellement ou totalement incapables d'accorder une indemnisation ou de réparer les dommages. Ces institutions coopéreront généralement au développement du droit international relatif à la protection et à la préservation du milieu marin, à l'évaluation des dommages, au paiement des indemnités et au règlement des différends en la matière."

MP/18
1 mai 1979

FRANCAIS
Original : ARABE

TROISIEME COMMISSION (REUNION OFFICIEUSE)
(PROTECTION ET PRESERVATION DU MILIEU MARIN)

ARABIE SAOUDITE, BAHREIN, EGYPTE, ETATS ARABES UNIS, IRAK,
JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE, KOWEIT, LIBAN, MAROC, MAURITANIE, OMAN, PORTUGAL,
QATAR, REPUBLIQUE ARABE SYRIENNE, SOMALIE, SOUDAN, TUNISIE,
YEMEN ET YEMEN DEMOCRATIQUE : SUGGESTION OFFICIEUSE

Article 236

Libeller comme suit le texte de cet article :

1. Tout dommage imputable à la pollution causée au milieu marin ou à des biens et personnes dans ce milieu donne lieu à une demande de réparation.
2. Lorsque les dommages résultent d'actes exercés par un Etat particulier, cet Etat est responsable :
 - a) conformément aux règles du droit international s'il a exercé un acte de souveraineté;
 - b) conformément au droit privé s'il a exercé un acte d'une autre nature, par exemple une transaction commerciale. Les Etats ont l'obligation d'accorder une indemnisation pour les dommages causés ou de les réparer et, à cet effet, l'Etat intéressé désigne la partie qui le représentera dans toute procédure judiciaire éventuelle.
3. Lorsque les dommages résultent d'actes exercés par d'autres personnes physiques ou morales, ces dernières sont considérées comme responsables conformément aux règles du droit privé et ont l'obligation d'accorder une indemnisation ou de réparer les dommages.
4. Les Etats prennent les mesures législatives et d'organisation nécessaires pour offrir à la partie lésée des voies de recours devant leurs tribunaux ou leurs autorités nationales afin que ladite partie puisse obtenir une indemnisation ou une réparation pour les dommages causés chaque fois que les actes considérés ont été exercés ou que les dommages ont été causés dans une zone relevant de leur souveraineté ou de leur juridiction, ou que les dommages résultant d'actes qui ne constituent pas de leur part un exercice de leur souveraineté ou d'actes exercés par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction. La

partie lésée a le droit de choisir la partie à laquelle l'indemnisation ou la réparation des dommages sera demandée lorsqu'il y a plusieurs parties responsables.

5. Les Etats créent des institutions financières et techniques régionales et internationales auxquelles les demandes d'indemnisation ou de réparation peuvent être adressées lorsque les responsables des dommages sont inconnus ou sont partiellement ou totalement incapables d'accorder une indemnisation ou de réparer les dommages. Ces institutions coopèrent généralement au développement du droit international relatif à la protection et à la préservation du milieu marin, à l'évaluation des dommages causés à ce milieu, au paiement des indemnités et au règlement des différends en la matière."